

## WAS DIESES HEFT BRINGT:

Seite

<i>Jens Peter Johannsen</i> Zum neuen Jahrgang .....	3
<i>Jens Andreas Bendixen</i> Landschaft an der Grenze.....	5
<i>Hans Jensen</i> Von den Harden über die Ämter und Landschaften zu den preußischen Kreisen .....	15
<i>Ernst Beier</i> Von der politischen Verantwortung .....	22
<i>Harald Seehusen</i> Die Wirtschaft im Landesteil Schleswig .....	25
<i>Franz Schriewer</i> Müssen wir unsere Vorstellungen von der Volksbildung berichtigen? .....	34
<i>Ernst Siegfried Hansen</i> Der Verkehr zwischen Nord und Süd.....	44

## DOKUMENTE

Das Gesetz zur Regelung des Gebrauchs der dänischen Sprache bei Gottesdiensten und Amtshandlungen .....	56
Das dänische Gesetz über die Zulassung der Freigemeinden zur Benutzung der Kirchen der Volkskirche .....	59
Aus der Anordnung vom 3. März 1948 über die Kirchensprache in den südjütischen Landesteilen .....	60
Regulativ über die Benutzung der Gemeindekirche durch die deutsche Freigemeinde .....	61

Umschau ab Seite 64

*JENS ANDREAS BENDIXEN, Dr. phil., geb. 1903 in Ranmark (Angeln), Abitur 1929, Studium der modernen Sprachen und der Geographie in Kiel und Berlin, 1940 Studienrat, vier Jahre Lehrtätigkeit in Bulgarien (Handelshochschule), zwei Jahre an der Universität Turku (Finnland), seit 1945 Studienrat am Gymnasium Flensburg, Leiter der Lehrfahrten der Volkshochschule Flensburg, Fachlehrer (Geographie) am Staatlichen Studienseminar Flensburg.*

*HANS JENSEN, geb. 1889 in Husum, studierte nach Ablegung der Reifeprüfung am dortigen Gymnasium an den Universitäten Göttingen, Berlin und Kiel. Sein Hauptinteresse galt und gilt der Geschichte, hauptsächlich der Heimatgeschichte; lebt als Studienrat i. R. in Flensburg.*

*HARALD SEEHUSEN, Dr. sc. pol., geb. 1909 in Flensburg, Oberrealschule, Buchdruckerlehre in Flensburg, Reifeprüfung und Studium in Berlin, Auslandssemester in Paris und London, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Weltwirtschaft in Kiel, Dr. sc. pol. in Kiel 1939, Leiter der Tabakindustrie in Riga 1941 bis 1943, Soldat und Kriegsgefangenschaft 1943 bis Dezember 1945, Berufung in das Amt für Wirtschaft in Kiel durch Oberpräsident Steltzer Anfang 1946, seitdem Amtsleiter im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Kiel.*

Die Grenzfriedenshefte erscheinen etwa vierteljährlich und werden herausgegeben vom Grenzfriedensbund (Bund für deutsche Friedensarbeit im Grenzland). Den Mitgliedern werden sie frei geliefert, anderen Beziehern für 2,- DM im Jahr. Für die mit Autornamen versehenen Beiträge zeichnen die Verfasser allein verantwortlich. — Geschäftsstelle: Husum, Theodor-Storm-Str. 9. — Alle Anfragen nach dorthin erbeten. — Druck: Christian Wolff, Graphische Betriebe GmbH., Flensburg

# **GRENZ- FRIEDENS- HEFTE**

## *Zum neuen Jahrgang*

*Zugleich mit dem vierten Heft des Jahrganges 1955 der Grenzfriedenshefte ging den Lesern eine Übersicht über den gesamten Inhalt der bisherigen drei Jahrgänge zu. Diese Übersicht zeigt, daß versucht wurde, die Geschichte, die gegenwärtige Situation und die Problematik des Grenzlandes, soweit dies im Rahmen einer Zeitschrift geschehen kann, so umfassend wie möglich zu behandeln. So wurden sowohl theologische, juristische als auch geschichtliche, aktuelle, kulturelle und wirtschaftliche Abhandlungen veröffentlicht, in denen in der Regel vom Grundsätzlichen her die wichtigen Fragen des Grenzlandes erörtert wurden. Die großen Lebenskreise, in denen der Mensch an der Grenze steht, erfuhren eine Darstellung, wobei der Forderung des Tages in einer Erörterung deutsch-dänischer Beziehungen in einem europäischen Sinne gedacht wurde.*

*Mit dem vorliegenden Heft beginnt ein neuer Jahrgang, dessen einzelne Hefte ebenfalls unter besondere Leitgedanken gestellt werden. Das erste Heft ist dem Landesteil Schleswig gewidmet, während das Juniheft ein Bild Nordschleswigs geben wird; im Dezemberheft soll eine Darstellung der Probleme der Stadt Flensburg folgen. Außer dem Septemberheft, das wieder der Erörterung allgemeiner politischer und kultureller Fragen dient, werden also die Grenzfriedenshefte des Jahres 1956 einen Beitrag zur Anwendung der früher erörterten Grundsätze zu liefern versuchen. Wenn über die einzelnen Landschaften und Städte geschrieben wird, so werden Herausgeber, Autoren und Leser sich wahrscheinlich bei manchen realen Forderungen, die angesprochen werden, im Geiste unter dem Motto *Hic Rhodus, hic salta* einig wissen. Diese Einigung wird unter dem Zeichen der Hoffnung stehen, daß die politisch Tätigen und Verantwortlichen in beiden Ländern zu jeder Stunde*

*im Kleinen und Großen die Zeichen der Zeit erkennen mögen. Eingeleitet wird unser Heft mit einer einfühlsamen Schilderung des Landes von J. A. Bendixen, die in ihrer Verhaltnenheit in der unberührten Landschaft in einem interessanten Kontrast zu den industriellen Notwendigkeiten unserer Tage, wie sie der Aufsatz von H. Seehusen zeigt, steht. In die Vergangenheit früherer Ordnungen des öffentlichen Lebens führt der Aufsatz von Hans Jensen, während Ernst Beier besonders deutlich die Notwendigkeiten politischen Lebens der Gegenwart, wie sie aus der Vergangenheit her zu verstehen sind, deutlich macht. Franz Schriewer schreibt über Grundfragen des geistigen Lebens des Einzelnen und der Gemeinschaft, wie sie aus der geschichtlich bedingten geistigen Spannungslage des Grenzlandes sich ergeben haben. Es ist die Absicht, später diese grundlegenden Ausführungen durch einen Beitrag über das reiche kulturelle Leben in Gemeinden und Vereinen weiterzuführen. Der Aufsatz von E. S. Hansen scheint vom Thema fortzuführen, indem er sich eingehend auch mit den innerdänischen Verkehrsfragen befaßt. Der Leser möge ihn eingedenk des Zitats in diesem Heft, das wir Albert Mähl verdanken, lesen; er wird dann feststellen, daß der Zug des Verkehrs vor keiner Grenze haltmacht, und daß wir auch in dieser Beziehung als Europäer aufeinander angewiesen sind. Daß es ganz besonderer Anstrengungen unseres Landes bedarf, um das Grenzland verkehrsmäßig nicht in eine Sackgasse geraten zu lassen, wird durch den Beitrag Hansens sehr deutlich. Die Umschau bringt u. a. wieder Dokumente, wodurch wir unseren Lesern wie früher einen praktischen Dienst leisten möchten.*

*Dr. H. P. J.*

## Landschaft an der Grenze

Unser Schleswiger Land hat als Teil der fast fünfhundert Kilometer langen Cimbrischen Halbinsel, die sich als Brücke von Mittel- nach Nordeuropa und als Riegel zwischen Ost- und Nordsee von der Elbe bis Skagen erstreckt, Anteil an den Landschaften, die sich überall in größerer oder geringerer Ost-West-Erstreckung ausbreiten: dem östlichen Hügelland, der Geest und dem Saum der Marsch.

### *Garten von Angeln*

Das Inlandeis, das sich vor etwa 10 000 Jahren endgültig nach Norden zurückzog, hinterließ unser Land im Rohbau. Der Endmoränenzug, entlang der Chaussee Flensburg—Schleswig sich nur leicht im Gelände abhebend, in der Umgebung Schleswigs, besonders in den Hüttener Bergen zu größerer Höhe ansteigend, bezeichnet die Grenze zwischen der „buckligen Welt“ des Ostens und den weiten Sanderflächen im Westen. Man muß schon auf eine Anhöhe steigen, etwa den Scheersberg (70 m) in Angeln oder den Aschberg (97 m) in den Hüttener Bergen, um eine Vorstellung von der eigenartigen Landschaft im Osten zu gewinnen. In stetem Wechsel reiht sich Hügel an Hügel, soweit das Auge reicht. Dazwischen suchen kleine Wasserläufe, von grünen Talauen begleitet, ihren Weg nach der im Osten aufleuchtenden Ostsee. Hier und dort blinkt der Spiegel eines kleinen Sees in der Sonne. Die Vielgestaltigkeit, ja Unruhe des Landes wird noch gesteigert durch die Knicks, die hügelab, hügelab die Koppeln begleiten und so das Relief noch stärker akzentuieren. Hier begrenzen sie wogende Felder von Weizen, Gerste und Hafer, dort umschließen sie grüne Weiden, auf denen die kleinen rotbraunen Angler Kühe und die größeren schwarz-weißen Holsteiner Rinder grasen. Das schwere dänische Ackerpferd sieht man nur noch selten, denn die Motorisierung hält auch hier ihren Einzug. Die Kleinräumigkeit der Fluren und der bunte Wechsel von Kornfeldern und Weiden wirken wie ein gemusterter Teppich und haben dem Lande zwischen Flensburger Förde und Schlei den Namen „Garten von Angeln“ eingetragen. Eingebettet in diese vielgestaltige Welt liegen die zahlreichen kleinen Dörfer. Wahre Schmuckstücke sind die gepflegten Bauernhöfe mit ihren üppigen Blumengärten. Die alten strohgedeckten Bauernhäuser mit den Hängehölzern auf dem First zeigen in ihrer Querteilung und Winkelanlage den Einfluß des Nordens.

Allenthalben spürt man den Wohlstand; der schwere, fruchtbare Boden Angeln

gewährte dem Bauern seit jeher ein sicheres Auskommen und ließ ihn an der wirtschaftlichen Blüte in dänischer und deutscher Zeit teilhaben. Hinzu kommt, daß der größte Teil Angelns immer Bauernland war, das die Leibeigenschaft nicht gekannt hat. So ist dem Bauern in Angeln immer ein gewisses Selbstbewußtsein, ja Überheblichkeit eigen gewesen.

### *Gutsland im östlichen Schleswig*

Anders bietet sich das Land im östlichen Angeln, der alten „Silva Gelting“ des Waidemarschen Erdbuchs (1231), sowie auf Schwansen und im Dänischen Wohld dar. Zwar ist der Boden auch hier von hoher Güte, aber große Buchenwälder — der Bauer sah im Wald immer nur urbares Land — und stattliche Gutshöfe mit prachtvollen Herrenhäusern und ausgedehnten Parkanlagen verraten eine andere soziale Struktur.

Nach der Abwanderung der Angeln, Sachsen und Jüten während der Völkerwanderung waren große Teile unserer Heimat entvölkert und tiefe Wälder breiteten sich auch auf Schwansen und im Dänischen Wohld aus. Als Folge dynastischer Vorgänge gelangte vom 13. Jahrhundert an — ein Parallelfall zum ehemals slawischen Ostholstein — der holsteinische Adel in dieses Niemandsland zwischen Eider und Schlei und faßte auch in dem noch unbesiedelten Ostangeln Fuß. Bauern und Handwerker folgten nach. So ergoß sich vom altbesiedelten Holstein ein Strom niedersächsischen Volkstums in das Land nördlich der Eider. Sichtbaren Ausdruck fand das neue Volkstum in dem niedersächsischen Einheitshaus mit der Längsteilung, bei der die Einfahrt zur Tenne, die die Längsrichtung des Hauses aufnimmt, an der Schmähseite ist. Die letzten Ausläufer dieser Nordwanderung des alten Niedersachsenhauses finden wir noch heute in versprengten Resten im Innern Angelns. Die grenzpolitische Entwicklung zu Beginn der Neuzeit führte aber zu einer Ausdehnung der Gutsbetriebe auf Kosten der Bauern.

Wenn auch in der letzten Zeit durch Aufteilung der Güter eine rückläufige Bewegung festzustellen ist, so bestimmen immer noch stattliche Gutshöfe mit großen Ackerschlägen weitgehend das Bild der Kulturlandschaft im östlichen Hügelland südlich der Schlei.

### *Die magere Geest*

Von all dem ahnt der eilige Reisende, der über Rendsburg, Schleswig und Flensburg nordwärts fährt, nichts. Im Osten erblickt er wohl die Hüttener Berge und andere Endmoränenzüge, aber die freundliche Welt des östlichen Hügellandes bleibt ihm verschlossen. Tischeben, nur von flachen Erhebungen hier und dort unterbrochen, breitet die Geest sich vor seinen Augen aus, um weit im Westen am Horizont zu verschwinden.

Auch dieser Landschaftsstreifen, der sich als Rückgrat durch die ganze Cimbrische Halbinsel bis an das Skagerrak erstreckt, ist ein Geschenk des nordischen Inlandeises. Als der genannte Endmoränenzug vom Eise aufgeschüttet wurde, entströmten dem Eisrande gewaltige Schmelzwasser, die Sande mit sich führten und fächerförmig im Westen ablagerten. So kam es zur Bildung der Ebene, die kennzeichnend für die Mitte unseres Landes ist. An gewissen Stellen sammelten die Schmelzwasser sich, um in weiten Talungen der Eider oder unmittelbar der Nordsee zuzufließen. Noch heute folgen die Wasserläufe diesen von den ehemaligen Schmelzwässern vorgezeichneten Wegen nach Westen. Ihr geringes Gefälle, besonders am Unterlauf der Treene, hat weite Flächen in unwegsame Moore verwandelt, die sich von jeher als siedlungs- und verkehrsfeindlich erwiesen und auch heute noch vom Verkehr umgangen werden.

Anders als im östlichen Hügelland baut sich der Boden der Geest nicht aus fruchtbarem Lehm und Mergel auf, sondern aus Sand. Geest (aus „güst“ = unfruchtbar) nennt der Schleswiger dieses Land und kennzeichnet es damit gegenüber dem fruchtbaren Küstengebiet im Osten und Westen. Einst breiteten sich hier große Eichenwälder aus, so daß, wie der Volksmund berichtet, ein Eichhörnchen, von Baum zu Baum springend, von der Elbe bis zur Königsau gelangen konnte, ohne den Boden zu berühren. Raubbau des Menschen und vielleicht auch Klimaverschlechterung haben die rauschenden Eichenwälder schon vom Mittelalter an zum Verschwinden gebracht. Die kläglichen Überreste sehen wir noch hier und dort als Kratt auf den flachen Kuppen, wie dem Lundtop und dem Rummelsberg. Und auch hier müssen die verkrüppelten Eichen sich zur Wehr setzen gegen das vordringende Heidekraut, das zu Beginn der Neuzeit von den ehemaligen Waldflächen Besitz ergriff.

Vom 18. Jahrh. an begann der Mensch in Auswirkung der Siedlungspolitik der dänischen Könige die Naturlandschaft umzuformen. Das Heideland wurde umgebrochen, Moorländereien legte man trocken, und Kolonisten aus Baden, Hessen, Württemberg und der Pfalz wurden ins Land gerufen, um die „Peuplierung“ zu fördern. Auf der Geest westlich von Schleswig und in den Niederungen zwischen Stapelholm und Rendsburg erinnern noch heute nach Mitgliedern der dänischen Königsfamilie benannte Orte, wie Friedrichsanbau, Prinzenmoor, Sophienhamm, Christiansholm, Friedrichsholm, Königshügel usw., an die Tätigkeit der dänischen Ansiedlungskommission in den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts. Nach Anweisung der dänischen Kommission wurden den süddeutschen Kolonisten auf Kosten des Staates Wohnungen im Stil des Niedersachsenhauses gebaut. (Ja, auch den vom dänischen Staat auf den jütischen Heiden bei Viborg angesiedelten Kolonisten aus Süddeutschland wurden die Höfe nach anscheinend bewährtem niedersächsischem Vorbild

errichtet). Die ergiebigeren Böden wurden wie noch heute mit Roggen und Kartoffeln bestellt; die Erdäpfel wurden sogar von den süddeutschen Kolonisten nach dem Norden gebracht, was ihnen von den Dänen den Spottnamen „Kartoffeltyskerne“ eintrug. Die unfruchtbarsten Strecken, wo nicht einmal der genügsame Geestbauer dem Sandboden einen Ertrag abringen konnte, wurden mit Nadelhölzern aufgeforstet. So hat die Geest stärker als jeder andere Teil unserer Heimat ihr Gesicht gewandelt. Wo einst der Schäfer seine Herden über die Heide trieb und der Imker mit seinen Bienen einen lohnenden Erwerb fand, breiten sich heute Kulturflächen aus.

Wenn auch in den letzten Jahrzehnten durch fortschrittliche Anbaumethoden die Erträge eine erfreuliche Steigerung erfahren haben, so zeigen die Felder und Bauernhöfe immer noch nicht die Üppigkeit, die das Auge im östlichen Hügelland erfreut. Alles ist auf einen herberen Ton gestimmt. Scharf weht der Wind über das ebene Land, von keinen Knicks und nur selten von Baumgruppen gehemmt. Die Kargheit des Bodens teilt sich auch dem Hause des Geestbauern mit, das zwar wie das Angler Bauernhaus die jütische Querteilung zeigt, aber in Länge und Breite hinter dem aufwendigen Hause des Ostens zurückbleibt. Wollte der heimatverbundene Geestbauer nicht, wie die Zugewanderten — viele der süddeutschen Kolonisten verließen schon nach kurzer Zeit enttäuscht die übernommene Kolonistenstelle —, verkommen, dann mußte er sparsam wirtschaften.

Die Sorge um das tägliche Brot hat das Gesicht des Geestbauern gezeichnet. Die ältere Generation Flensburgs entsinnt sich noch sehr wohl der hageren Geestbauern, wenn sie auf ihren federleichten „Seeländern“ zum Wochenmarkt in die Stadt fahren und durch ihr bartloses Gesicht und die schwarzglänzenden „Vorhemden“ sofort als „Westerbuern“ auffielen. Aber sie hielten ihre sauer verdienten Groschen zusammen, und mancher Stadtkaufmann weiß ein Lied von der Bauernschläue der Geestleute zu singen. Man sagte ihnen sogar nach, daß sie morgens auf dem Hinwege nach Flensburg in einem Dorfkrüge einkehrten, einen Schnaps bestellten und ein wenig davon tranken, um den Rest erst am Abend auf dem Heimwege zu verzehren.

So gelangte der Geestbauer durch Fleiß und Sparsamkeit — die Angeliter und die Marschbauern sprechen von Geiz — im Laufe der Jahre zu bescheidenem Wohlstand. Kühl und nüchtern beurteilt er seine Mitmenschen und die Zeitläufte. Wenn er nicht unbedingt den Vorteil seines Bauernhofes sieht, zeigt er sich Neuerungen abhold.

In der Scheinblüte nach dem ersten Weltkrieg wahrte der Geestbauer seinen gesunden Menschenverstand. Mancher Angliser Bauer erlag den Verlockungen der Neuzeit, führte kostspielige Bauten und Neuerungen im Betriebe durch und fuhr sogar Auto, während seine Pferde müßig im Stall standen. Als dann die



Krisenjahre kamen, mußte mancher den alten Familiensitz, der die Schuldenlast nicht mehr tragen konnte, aufgeben. Damals kam auf der Geest über den Nachbarn im Osten, der nur zu gern auf den einfachen Geestbauern herabblickte, die Redensart auf: „Er fährt auf Gummi und schläft auf Wechseln.“ Das Festhalten am altbewährten Guten und das vorsichtige Abwägen gegenüber allen Neuerungen haben einen steten Fortschritt gesichert, so daß das frühere Kulturgefälle von Osten nach Westen heute viel weniger in Erscheinung tritt.

### *Die Geest als Brücke zwischen Nord und Süd*

Der weitflächige, offene Charakter der Geest zog schon seit grauer Vorzeit den Fernverkehr an. Das Hügelland des Ostens und vor allen Dingen die weit ins Land einschneidenden Förden erschwerten den Verkehr in Nord-Süd-Richtung sehr; erst in jüngster Zeit ist Angeln durch den Bau der 50 km langen Nordstraße, die über Kappeln und Eckernförde nach Kiel verlängert werden soll, dem modernen Verkehr erschlossen. In vorgeschichtlicher Zeit führte die Hauptverkehrsader, der alte „Heerweg“, westlich der Endmoränenzüge auf der Geest von Norden nach Süden. Auf ihm bewegten die Heerscharen und Kaufmannszüge sich von Land zu Land. Wohl keine andere vom Menschen geschaffene Einrichtung läßt den durch Jahrtausende hindurch wirksamen Brückencharakter unseres Landes so klar in Erscheinung treten wie dieser alte Heerweg. Mag er sich heute im Gelände auch nur noch als breiter Sandweg und durch Reihen von Hügelgräbern andeuten, so war er früher doch das einigende Band zwischen Nord und Süd. Seine völker- und länderverbindende Kraft zeigte sich auch noch in der Wikingerzeit. So ist es kein Zufall, daß die Jellingsteine (bei Vejle) und der Hairulfstein von Immerwatt ihre südliche Fortsetzung im Runenstein von Bustorf bei Schleswig finden.

Künden die Runensteine von Schlachtenlärm und Waffenklang, dann zeugen die alten Krugwirtschaften am Heerweg von friedlicheren Zeiten. Gegen Ende des Mittelalters wurde Jütland zum Aufzuchtgebiet für Ochsen, die in großen Herden auf dem altüberlieferten Heerweg auf die Märkte im Süden, Wedel, Itzehoe und Husum, getrieben wurden. In regelmäßigen Abständen, wo Wasserläufe Gelegenheit zum Tränken der Ochsen boten, entstanden an diesem Ochsenweg, wie der alte Heerweg nun genannt wurde, Rastplätze, die zum Bau von Krügen führten. Die alten Ochsenkrüge nördlich der Grenze, wie z. B. Wartenberg, Immerwatt, Bommerlund u. a., fanden ihre südliche Fortsetzung in Helligbek, Rothenkrug am Dannewerk und Sorgbrück und erinnern in ihren zum Teil noch erhaltenen geräumigen Stallungen an den jahrhundertelangen Nord-Süd-Handel. Als dann um die Mitte des vorigen Jahrhunderts der sandige Ochsenweg mit seinen zahlreichen ausgefahrenen Geleisen den neuen Verhältnissen nicht mehr genügte, wurde er durch Eisenbahnen und Chausseen abgelöst, die sich aber ebenso wie Heerweg und Ochsenweg die Gunst des ebenen Geländes nutzbar

machten und ihren Weg gleichfalls durch die Geest wählten. Sie ist es also gewesen, die seit grauer Vorzeit die Brücke zwischen Norden und Süden war.

### *Schleswig als Handelsweg zwischen Ostsee und Nordsee*

Die Nähe des Meeres und die tief ins Land schneidenden Förden der Ostküste mußten kaum weniger anziehend auf den Verkehr wirken. Bot sich auch von Westen her ein Zugang zum Inneren des Landes, dann lag es nahe, an den schmalsten Stellen eine Verbindung in Ost-West-Richtung zu schaffen. Das war der Fall zwischen Schlei und Treene. Nur 18 km trennen das innere Schleiende von Hollingstedt an der Treene. Zur Vermeidung der gefährvollen „Ummelandfahrt“ um Skagen entwickelte sich daher der Überlandverkehr von Haithabu, der damaligen Handelsmetropole des Nordens, nach Hollingstedt an der Treene, wo sich flußabwärts über die Eidermündung ein Zugang zur Nordsee bot. Zum Schutze des Handels und zur Sicherung der Grenzen entstand an dieser engsten Stelle der Cimbrischen Halbinsel das Dannewerk. Wiederholt wurde es heiß umkämpft, denn wer diese Befestigungsanlage besaß, hatte den Schlüssel zum Norden in Händen und beherrschte den Handel zwischen Schlei und Treene.

### *Die Marsch im Westen*

Nach Westen wird die Geest immer flacher und geht allmählich in die Marsch über. Verdanken östliches Hügelland und Geest ihre Entstehung Vorgängen während der Eiszeit, so ist die Marsch ein Geschenk des Meeres in den letzten Jahrtausenden. Die Forschung lehrt, daß mit dem Schmelzen des Inlandeises und vielleicht auch aus anderen Gründen der Wasserspiegel im Weltmeere stieg und erobert gegen das Festland, das früher wohl bis zur Doggerbank reichte, vordrang. Um 3000 v. Chr. hatte die Nordsee die „innere Küste“ erreicht, d. h. den Steilabfall der Geest gegen die heutige Marsch, wie er sich noch deutlich bei Schobüll und den Rantzauhöhen, südlich von Leck, zeigt. Aber das Meer nahm nicht nur Land, es gab auch zurück, was es einst geraubt. So wurde aus feinstem Ton, dem Schlick oder der Kleierde, der Marschensaum als dritte und jüngste Einheit der Geest im Westen angegliedert.

Aber das Geschenk des Meeres fiel dem Menschen nicht ohne sein Zutun in den Schoß. Hatte er sich in den Anfängen der Besiedlung um 1000 n. Chr. inmitten der Marschen auf Warften eine gegen Sturmfluten sichere Wohnstatt geschaffen, dann mußte er später daran denken, auch das Land gegen den Zugriff des „Blanken Hans“ zu schützen. So entstand in jahrhundertelanger Gemeinschaftsarbeit der goldene Ring der Deiche, der das Land gegen Sturmfluten schützt. Storms „Schimmelreiter“ vermittelt besonders eindrucksvoll eine Vorstellung von der Größe dieser Arbeit.

Der Marschbauer genießt heute den Segen der Arbeit früherer Generationen. Man

muß den Saatenstand der Äcker, die wohlgenährten Rinder auf den Fennen und die ausladenden, nicht immer schönen Häuser in den neugewonnenen Kögen, wie z. B. dem Sönke-Nissen-Koog, gesehen haben, um das Selbstgefühl eines Bauern der Marsch zu verstehen. Und wie selbstsicher liegen die altherrwürdigen, von sturmzerzausten Bäumen geschützten Eiderstedter Hauberge auf ihren Warften, von Grachten umgeben. Es ist ein Herrengeschlecht, das hier wohnt. Der Blick des Marschbauern ist nicht in die Ferne gerichtet; mit beiden Füßen steht er fest auf der wohlgegründeten Erde und denkt gering über den, der keinen Marschboden unter den Füßen hat. Die bekannte Mahnung des Marschbauern an den in die Ferne strebenden Sohn ist wohl allen aus der Seele gesprochen: „Mein Sohn, dies ist die Marsch, die ganze übrige Welt ist nur Geest; was willst du dummer Junge dort?“

Auch die Uthlande, d. h. die Inseln vor der Westküste, sind, abgesehen von den Geestinseln Sylt, Föhr und Amrum, eine Gabe des Meeres. Hier tobt der Kampf zwischen Mensch und „Blankem Hans“ noch unerbittlicher als am Festlandssaum. Die Annalen der Geschichte sind angefüllt mit erschütternden Berichten von den Verheerungen der in jedem Jahrhundert mindestens einmal auftretenden Sturmfluten, die Tausende von Menschen das Leben kosteten, Deiche, Häuser und Kirchen hinwegrissen und auf lange Zeit das Wirtschaftsleben lahmlegten. Der Fremde, der während der kurzen Sommermonate zur Erholung an die Nordsee fährt, ahnt nichts von diesem jahrhundertelangen Kampf zwischen Mensch und Meer. Er sieht die Welt mit den Augen Storms — „wie Träume liegen die Inseln im Nebel auf dem Meer“ — und läßt sich von ihrem stillen Zauber gefangennehmen.

### *Die Welt der Halligen*

Lieber Leser! Begleite den Verfasser auf einer Wattwanderung, wie er sie alljährlich mit einer munteren Jungenschar nach Nordstrandischmoor unternimmt: Das Wasser verebbt, und die Watten tauchen aus den abziehenden Fluten auf. Jetzt ist es Zeit zum Aufbruch vom Festland, wollen wir das sichere Eiland vor der zurückkehrenden Flut beizeiten erreichen. Das Tagesgestirn beschließt seine Bahn im Westen und sinkt als feuriger Ball unter die Kimm. Der Zauber der Stormschen Welt umfängt uns:

Ans Haff nun fliegt die Möwe,  
und Dämm' rung bricht herein;  
über die feuchten Watten  
spiegelt der Abendschein.

In glühenden Farben, wie von der Hand Emil Noldes auf die Leinwand gebannt, leuchtet der Himmel im Schein der untergehenden Sonne auf. Sogar die sonst so lauten Jungenstimmen werden leiser, und nur im Flüsterton geht die Unterhaltung

weiter. Näher und näher rückt die Silhouette der niedrigen Hallighäuser auf ihren Warft ten. Endlich ist es geschafft, und wir steigen über die steile, im Abbruch liegende Halligkante aufs Trockene. Nur wenige Schritte sind es noch bis zum nächsten Hause. Der Halligbauer ist schon zur Ruhe gegangen, denn es ist die Zeit der Heuernte, und da heißt es früh aufstehen und den ganzen Tag schaffen. Aber die Tür ist unverschlossen, und auf unser Bitten erhalten wir mit knappen Worten eine Lagerstatt auf dem Heuboden.

Die Sonne steht schon hoch am Himmel, und der Bauer hat mit seinen dem Knabenalter noch nicht entwachsenen Söhnen schon viele Schwaden taufrischen Grases gemäht, als wir schlaftrunken ins Freie blicken und nun mit ganz anderen Augen als am Abend zuvor die Halligwelt schauen. Eine Lichtfülle, wie sie nur ein Hochsommertag am Meere bescheren kann, liegt auf der weiten Wasserfläche ringsum. Es ist die Zeit der Ernte — der Heuernte —, denn das alljährlich wiederkehrende „Landunter“ erlaubt keinen Kornanbau. Noch sind große Teile der Hallig von der Sense unberührt und leuchten im zarten Blau der Bondestave wie ein buntgewirkter Teppich. Hier liegen die Schwaden frischgemähten Grases wie abgemessen nebeneinander, dort wird das bereits trockene Gras in weißen Laken gebündelt, damit der ständige Wind es nicht forträgt.

Wir besuchen die wenigen Warften der Hallig, nur fünf sind es, die die Sturmfluten im Laufe der Jahrhunderte übriggelassen haben. Wir sind hier unbekannt, nur schmale Fußsteige, von den Schafen tief ausgetreten, zeigen den Weg zu den schwanken Brücken, die über die Priele führen, die die ganze Hallig durchziehen. Bei der Schulwarft spielen die wenigen Halligkinder, es ist gerade Pause. Sprachlos, fast verschüchtert blicken die strohblonden Friesenkinder mit ihren wasserblauen Augen auf die so andersartigen lauten Stadtjungen. Auch die Bäuerin auf der äußersten Warft im Westen ist nicht sehr gesprächig. Nur auf Fragen berichtet sie von der letzten großen Sturmflut. Ja, das Wasser habe die Warft überspült und sei im Hause bis zur Tischhöhe gestiegen — an der Wand zeigt sie noch die Wasserstandsmarke —, und mit der wertvollsten Habe sei man auf den Heuboden geflüchtet.

Noch ein Gang zum Halligfriedhof. Kein Grabhügel, kein Kreuz, nur ein flacher Stein auf dem Rasen kündigt, daß hier ein Halligmensch seine letzte Ruhestätte gefunden hat. Noch im Tode ist er dem Wasser nahe, denn wenn die Herbststürme der ungeschützten Hallig ein „Landunter“ bringen, rollen die Wogen über sein Grab dahin.

### *Das goldene Zeitalter Nordfrieslands*

Nur wenige Halligen sind es, auf denen die Lebensweise der Menschen seit Jahrtausenden fast unverändert geblieben ist. Sieh dir dagegen Hooge, die Königin der Halligen, oder Föhr und Amrum an. Wohl haben die Sturmfluten auch

ihnen Landverlust und Schaden an Gut und Blut zugefügt, aber ungleich den Bewohnern auf den abgeschiedenen kleinen Halligen richteten sie ihren Blick in die Ferne, wo ein lohnender Erwerb lockte. So hatten sie Teil an dem goldenen Zeitalter Nordfrieslands, als nach dem Dreißigjährigen Kriege die holländischen Unternehmer sturmerprobte Männer suchten, die ihre Schiffe zum Walfang und Robbenschlag in die Arktis führten. Der Petritag (22. Februar) war der Tag des Abschieds. Am Abend vorher leuchteten die auf den Thinghügeln entzündeten Biikenfeuer von Insel zu Insel und kündeten, daß wieder der Tag da war, an dem die, männlichen Bewohner, vom zehnten Lebensjahr bis ins Greisenalter, sich nach Holland auf den Weg machten, um von hier die gefahrvolle Reise in den Norden anzutreten. Bis zur Rückkehr im Herbst war es still auf den Inseln, wußte doch manche Frau und Mutter nicht, ob der Ernährer gesund wiederkehren würde. Waren aber alle Gefahren überwunden und hatte der Fang sich gelohnt, dann winkte klingender Lohn, und die Daheimgebliebenen wurden reichlich bedacht. Manches Hausgerät wurde in Holland erstanden und trat seinen Weg nach Nordfriesland an.

Der Fremde ist überrascht, in den Häusern der Uthlande so manche Erinnerung an Holland zu sehen: Dielen und Zimmer leuchten im Blau oder Manganbraun der Delfter Kacheln, schwere Eichenmöbel in niederländischem Barock reden von gediegenem Wohlstand, glänzendes Messinggeschirr holländischen Ursprungs erfreut das Auge des Sammlers. — Die reichen Jahre sind längst dahin, aber noch künden die bilderreichen, inhaltsvollen Inschriften auf den zahlreichen Grabsteinen Föhrs und Amrums stolz von den erfolgreichen Grönlandfahrten und melden vom trauten Familienglück daheim, aber auch von schweren Schicksalsschlägen, wie vom nassen Grab auf hoher See und von jahrelanger Sklaverei in fremden Landen.

Als der Walfang vor reichlich hundert Jahren zu Ende ging, hielt es den Friesen, der sich dem nassen Element verschrieben hatte, nicht in der Heimat. Die Arbeit in Haus und Feld hatte er, wie die Chronisten berichten, schon immer den Frauen und jütischen Knechten überlassen. Ihn zog es wieder aufs Meer hinaus, und so nahm er Dienst auf Dampfern, die nach West- und Ostindien fuhren. Der Drang in die Ferne und die Jagd nach dem Glück ließen viele schließlich die alte Heimat vergessen und jenseits des Großen Teiches eine neue Heimat finden. In keinem anderen Teile Schleswig-Holsteins ist die Auswanderung nach der Neuen Welt so stark gewesen wie auf den Nordseeinseln, und heute gibt es dort wohl kaum eine Familie, die nicht durch Blutsbande mit Nordamerika verbunden wäre.

Die der Heimat Treugebliebenen sind aber nicht weniger lebensstüchtig; sie haben sich, wie ihre Väter es schon so oft mußten, in die Zeit geschickt und dem lohnenden Fremdenverkehr zugewandt. Die Häuser sind nicht immer stilvoll, die man für die Fremden gebaut hat, aber die hohen Besucherzahlen beweisen, daß

sich hier viele wohlfühlen. In dänischer Zeit erfreute sich Wyk auf Föhr der besonderen Gunst der dänischen Könige. Friedrich VI. und Christian VIII. weilten hier mit ihrem Hofstaat gern zur Kur; dieselbe Vorliebe zeigte später das preußische Herrscherhaus.

Während Wyk heute noch ein stilles Familienbad und ein Erholungsort für Kinder ist, sucht Westerland auf Sylt den Anschluß an die große Welt. Hier gibt die internationale Welt sich an dem herrlichen Sandstrand und in den Sälen des Spielkasinos ein Stelldichein. Die ältere Generation trauert aber doch den Zeiten nach, als der 1927 gebaute Hindenburgdamm noch nicht bestand und nur eine kleine Schar wirklich Erholungsuchender den umständlichen Reiseweg mit dem Schiff von Hoyerschleuse nach Munkmarsch nicht scheute. Damals war das Leben noch geruhsamer und der Insulaner nicht so sehr darauf bedacht, auch die kleinste Dachkammer zu einem möglichst hohen Preis an einen Zugereisten zu vermieten. Heute bringen die Fernzüge Scharen von Gästen, die hier Kraft und Erholung suchen.

Es war nur ein kurzer Weg, insgesamt nicht einmal hundert Kilometer, den wir durch das Land an der Grenze zurückgelegt haben. Aber wo bietet sich wohl wieder auf so engem Raum eine derartige Fülle verschiedenartiger Naturbilder und ein solcher Reichtum an Menschentypen? Trotz der tiefgreifenden Wandlungen im Laufe der Jahrhunderte, trotz der Spannungen zwischen Nord und Süd ist unser Land seinem Gesetz treu geblieben; überall spürt man noch die Bindung an die Natur. Unser Boden birgt in der Tiefe keine Schätze an Erzen und Kohle, und so ist die Industrialisierung nicht über unser Land hinweggegangen. Großstädte sind unserer Heimat fremd, Fabrikschlote senden nicht ihren Ruß und Qualm in die Luft; vom Meere weht immer noch ein frischer Hauch über das Land. Wie seit unvordenklichen Zeiten bewegt der Mensch sich in den von der Natur vorgezeichneten Bahnen. Das gibt ihm eine Beharrung und Standfestigkeit in Fragen des Alltags und letzten Endes auch in politischen Entscheidungen. Fest vertritt er seinen Standpunkt, achtet aber auch auf die Meinung Andersdenkender. Offenen Sinnes erkennt er den Unterschied zwischen Nord und Süd und spürt in der eigenen Brust die Spannung zwischen beiden Welten. Aber das ist ihm kein Anlaß, mit anderen Kämpfe auszutragen. Möge diese Haltung auch weiterhin richtunggebend sein für das Denken und Handeln unserer Menschen im Lande zwischen den beiden Meeren und auf der Brücke vom Süden zum Norden.

## Von den Harden über die Ämter und Landschaften zu den preußischen Kreisen

Die *Harde* wird allgemein als die älteste Organisationsform angesehen, in die die dänischen Könige im frühen Mittelalter ihre Zentralverwaltung aufgliederten; sie bildete die Grundeinheit der dänischen Lokalverwaltung.

In den altdänischen Reichsteilen, den Inseln, mögen die Harden sich weitgehend aus den ursprünglichen Siedlungsbewegungen heraus organisch entwickelt haben, in Jütland dagegen, seinen nordjütischen und schleswigschen Teilen, scheint (nach dänischen Forschungen) die Hardeneinteilung schlagartig von oben her eingeführt worden zu sein, allerdings nicht gleichmäßig über das ganze spätere Herzogtum Schleswig und auch nicht gleichzeitig; denn noch um 1250 n. Chr. lag z. B. die Halbinsel Sundewitt außerhalb der Hardeneinteilung, und auch die Nyharde (an der Schlei) kann damals, wie der Name bezeugt, noch nicht sehr alt gewesen sein, woraus geschlossen werden darf, daß erst im Zuge einer stärkeren Besiedlung die Hardeneinteilung sich vollendete.

Die Harde war ursprünglich eine militärische Bezirkseinheit, die dem Könige Schiff, Schiffsausrüstung und Schiffsmannschaft stellte, wurde dann im frühen Mittelalter ein Gerichtsbezirk mit einem Thing, dem Hardesthing, in dessen Machtbereich die gesamte *Rechtsprechung* lag, und ein Verwaltungsbezirk, in dem ein Ombudsmann als Beauftragter des Königs dessen Rechte wahrnahm. Die Amtsbefugnisse des Ombudsmannes waren anfangs und noch in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts nicht sehr umfangreich, lagen wohl zur Hauptsache neben der Wahrung der königlichen Rechte (Regalien) in der Entgegennahme der landesüblichen Abgaben und der Königsbußen. Seit etwa 1200 n. Chr. wählte der König seine Ombudsmänner aus dem Stande des Heermannenadels, sie waren zur Rechenschaftsablegung verpflichtet und ein- und absetzbar, trugen also den Charakter königlicher Beamten. Hatten sie auch kein Recht, in das Gericht und sein Verfahren einzugreifen — das war Sache des Things —, so waren sie doch an der Urteilsvollstreckung insofern beteiligt, als sie die vom Gericht gefällten Urteile ausführen und z. B. einen überführten Dieb in Haft nehmen mußten. Die Harde bildete also als Gerichts- und Verwaltungsbezirk ein wichtiges Glied im zentralistischen Aufbau des dänischen Königreiches; sie gewann in der Folgezeit in dem Maße an Bedeutung, als der König seinen Einfluß auf das Gerichtswesen erweiterte.

Die Syssel bildeten eine Zusammenfassung mehrerer Harden, sie waren

schwerlich eine Fortsetzung alter Völkerschaftsgebiete, sicherlich die drei schleswigschen Syssel nicht, von denen der nördliche, der Barwithssysel, ein Waldbezirk war, und die beiden südlichen, der Ellum- und der Ildstedtsysel, von Ortschaften ihre Namen herleiteten. Schwerlich bildeten die drei schleswigschen Syssel auch rechtliche und verwaltungsmäßige Einheiten mit zugeordneten Beamten, wie die Harden es taten mit ihren Things und königlichen Ombudsmännern, jedenfalls in den Anfängen ihrer Bildung nicht.

### *Die Bildung von Groß- und Kleinvogteien*

In der Folgezeit wurde das Land Schleswig ein Herzogtum in der Hand Abels und seiner Nachkommen, später der Schauenburger Grafen. Die Schlacht auf der Loheide (1261), die mit Hilfe der Holsteiner gewonnen wurde, sicherte dem Hause Abel den Besitz Schlesiws. Es blieb zwar staatsrechtlich an die dänische Krone gebunden, aber in der losen Form eines Lehnverhältnisses deutscher Prägung, das den Herzogen große Selbständigkeit gewährte, seit dem 14. Jahrhundert ihnen auch die Erblichkeit ihres Herzogslehns zusprach.

Residenz der Herzoge wurde Schloß Gottorp und damit auch Sitz der Zentralverwaltung, die unter herzoglichen Räten ihr Regiment straff zu ordnen sich bemühte.

Die kleinste Einheit der herzoglichen Lokalverwaltung bildete nunmehr das *Kirchspiel*, erst die nächst höhere — wie bisher — die *Harde*. Hardenumfang und Hardeneinteilung waren im großen und ganzen gleichgeblieben, wenn auch Neubildungen, Teilungen und Umbenennungen vorkamen. Aber aus steuertechnischen Gründen ging die Zentralverwaltung dazu über, mehrere Harden als Steuerbezirke zu *Kleinvogteien* zusammenzufassen und mehrere Kleinvogteien wiederum zu *Großvogteien*. Drei Großvogteien gab es, nämlich 1. Gottorp, der größte schleswigsche Verwaltungsbezirk, zu dem u. a. auch der Dänische Wohld und die Städte Eckernförde, Schleswig und Flensburg als Kleinvogteien gehörten, 2. Tondern mit der Kleinvogtei Leck und 3. Hadersleben mit Kleinvogteien wie Törning und Gram.

### *Vogtei- und Burgsystem / Verpfändungen „zu freier Nutzung“*

Die Ausbildung der Vogteiorganisation im Herzogtum Schleswig hing eng zusammen mit dem Aufbau eines herrschaftlichen *Burgsystems*. Die Burgen und die befestigten Plätze wurden mehr und mehr die Kristallisationskerne der Verwaltung, besonders, als sogar einzelne Hargesvögte begannen, ihren Sitz zu befestigen, z. B. der Vogt der Lundtoffharde seinen Sitz Seegard. Vogt und Burg gehörten also als starke Zentren der herzoglichen Lokalverwaltung zusammen. Voll ausgebaut wurde die Vogtorganisation und das Burgsystem allerdings erst, als die holsteinischen Grafen Herzoge wurden und bei der Behauptung ihres



neugewonnenen Herzogtums in dauernde Kämpfe mit Dänemark verwickelt wurden, also seit Beginn des 15. Jahrhunderts.

Die Durchführung der harten, geldfressenden Kriege zwang die Schauenburger oft dazu, ganze Vogteien zu verpfänden, und diese Verpfändungen schufen eine ganz besondere Art von Vogteien, nämlich solche, in denen der Vogt als Pfandinhaber der Pflicht der Rechenschaftsablage an den Herzog entbunden war, seine Vogtei also gleichsam „zu freier Nutzung“ besaß. Das bedeutete sowohl eine Durchlöcherung der Vogteiordnung als auch besonders eine Minderung der herzoglichen Zentralgewalt. Gefährlich für das Herzogshaus wurde diese Art der Pfandleihe, als die Witwe Gerhards VI., der 1404 im Kampfe gegen Dithmarschen gefallen war, an die dänische Königin Margarethe — allerdings gegen bedeutende Geldsummen — eine Reihe der wichtigsten Burgen mit dazugehörigen Vogteien abtrat und schließlich 1411 im Waffenstillstandsvertrag von Kolding den Dänen den gesamten nördlichen Teil Schleswigs, mit Flensburg, Tondern und den friesischen Gebieten, als Pfandbesitz überließ. Bei solcher Ausdehnung der „Verpfändung zu freier Nutzung“ kann man wohl kaum noch von der Möglichkeit einer echten Einwirkung der herzoglichen Zentralverwaltung auf so vergebene lokale Verwaltungseinheiten reden, und damit verloren Vogteiverwaltungseinteilung und Vogteiverwaltungsordnung ihren ursprünglichen Sinn.

### *Verpfändungen an holsteinische Adlige*

Diese Verpfändungen zeitigten in der Folgezeit aber noch eine ganz andere Wirkung. Auch die in Schleswig einwandernden holsteinischen Adelsfamilien übernahmen vielfach, kapitalkräftig wie sie waren, Vogteien, Harden und Güter als „Pfandbesitz zu freier Nutzung“ als Entgelt für geliehene Gelder oder erwiesene Leistungen. Außerdem traten Glieder dieser holsteinischen Adelsfamilien, insbesondere in den Endkämpfen der Schauenburger um ihr Herzogtum, vielfach in den herzoglichen Dienst ein — sie stellten vorzugsweise das herzogliche Gefolge — und empfingen dann oft zum Lohne und als Lohn das Amt der Verwaltung freiwerdender Vogteien und Harden, allerdings wohl in seltenen Fällen „zu freier Nutzung“, sondern als verliehenes herzogliches Amt gegen Rechenschaftsablage vor dem Herzog und Unterstellung unter die zentrale Hofverwaltung zu Gottorp.

Allerdings, die Großverpfändungen der nördlichen Teile an Margarethe von Dänemark fielen in den schweren Endkämpfen um Schleswig (1410—1425) an das Herzogtum zurück, da in dem Frieden von Wordingborg (1435) Schleswig in seiner alten Ausdehnung von der Königsau bis zur Eider an den Grafen Adolf VIII. von Holstein zurückfiel und dieser fünf Jahre später von König Christoph III. von Dänemark *erblich* mit dem Herzogtum Schleswig belehnt wurde. Aber, wenn auch

damit die Verpfändungen an die dänischen Könige sich erledigten, die Verpfändungen an den holsteinischen Adel blieben bestehen, und es war ein erheblicher Teil der herzoglichen Verwaltungsbezirke und der herzoglichen Güter, die sich als Pfandbesitz in den Händen der holsteinischen Ritterschaft befanden; beim Tode Adolf VIII. scheint allein Gottorp frei gewesen zu sein, vielleicht auch Sonderburg.

### *Die Privilegien von 1460*

Die Schauenburger Grafen hatten nämlich, nicht zum wenigsten infolge der treuen und tätigen Mithilfe der holsteinischen Ritterschaft, soweit sie in Schleswig ansässig war, ihr Herzogtum behauptet, und so stellte sie jetzt, wo dies Ziel erreicht war, ihre Gegenrechnung auf. Sie lautete auf maßgebenden politischen Einfluß durch Besetzung möglichst vieler höherer Verwaltungsstellen und wirtschaftlich auf Einräumung des Bewilligungsrechts außerordentlicher Steuern. Bald aber wurden ihre Wünsche ehrgeiziger. Als Adolf VIII. 1459 starb, schloß sich die Ritterschaft zu einem Schwurverband zusammen und gelobte, nur *einen* Herrn über Schleswig *und* Holstein zu wählen. Der politische Gewinn aus diesem ihrem revolutionären Zusammenschluß waren die Privilegien von 1460, die den Ständen, d. h. dem Adel, den Prälaten und den Städten, die Mitregierung in den — nunmehr — schleswig-holsteinischen Landen einräumten, und in der Einrichtung des „Landesrats“, einer zwölköpfigen leitenden Landesbehörde, die mit dem Herzog als Landesherrn in allen wichtigen Landesangelegenheiten zusammenarbeitete, und zwar vor allem in Steuerdingen und bei der Besetzung der höheren Amtsstellen.

### *Das „Große Privileg“ von 1524*

#### *Die Exemption der Güter und Gutsbezirke*

Einmal im Zuge, ging die Ritterschaft in ihren Forderungen weiter. Sie erreichte 1524 das „Große Privileg“, das nicht nur die 1460 erworbenen Freiheiten und Rechte bestätigte, sondern darüber hinaus noch auf wirtschaftlich-sozialem Gebiete erweiterte. Die adligen Gutsherren erhielten jetzt auch in Schleswig über die Bauern und Hintersassen ihrer Güter und Gutsbezirke die volle Gerichtsbarkeit, das Hals- und Handgericht. Damit waren die Gutsbauern dem herzoglich-obrigkeitlichen Rechtsgang entzogen, aus den überlieferten Hadesgerichten gelöst und so ganz den gutsherrlichen Gerichtsentscheiden überantwortet. Da der Adel aber gleichzeitig seine vielen über das ganze Herzogtum zerstreutliegenden Güter durch Kauf und Tausch, aber auch durch Anwendung von Zwangsmitteln, die ihm als dem führenden Stande reichlich zur Verfügung standen, zu großen „Dominien“, d. h. Herrschaften, zusammenfaßte, so bildeten sich, hauptsächlich in den Landen zwischen Schlei und Eider und im

Osten Schleswigs, geschlossene Gutsbezirke der Ritterschaft, der ihr gleichgestellten höheren Geistlichkeit und der Klöster. Diese waren also nach den großen Privilegien von 1460 und 1524 *exempt*, d. h. den ordentlichen lokalen Justiz- und Verwaltungsbehörden entzogen.

### *Die Bildung des Gottorper Obergerichts und der Ämter*

Auf dem Hintergrund dieser politischen und wirtschaftlich-sozialen Entwicklung vollzog sich nun etwa seit dem Beginn des 16. Jahrhunderts der Neuaufbau der herzoglichen landesherrlichen Verwaltung. Die bisherige Einteilung in Syssel bzw. Großvogteien verschwand, bestehen aber blieben als untere Lokalverwaltungseinheiten die alten Harden und als bestallte Beamte die Hargesvögte, doch wurden mehrere Harden zu *Ämtern* etwa in der Größe der alten Vogteien zusammengefaßt; Eiderstedt wurde mit drei, später zwei Harden, eine Landschaft unter Stallern. Über die Ämter setzten die Herzoge die *Amtmänner*, und da die Ämter in Anlehnung an bestehende Schlösser, die herzoglichen „Häuser“, eingerichtet wurden, war es gegeben, die Amtmänner in ihren Amtsitzen zugleich zu Schloßhauptleuten zu ernennen und ihnen damit gewisse militärische Befugnisse zu verleihen, zur Hauptsache wohl die Erhebung der Kontributionen, einer Kriegssteuer — später übernahmen „Kriegskommissariate“ diese Aufgabe — und die Instandhaltung der Haupttheerwege.

So sicherte sich die herzogliche Landesregierung in den Amtmännern und in ihren Ämtern mit ihren festen Amtsitzen eine streng fiskalisch gerichtete, abhängige Lokalverwaltung, die sie einer zentralen Oberbehörde, der Regierungs- und Justiz-Kanzlei in Gottorp, später, seit etwa 1710, Obergericht genannt, unterstellte. Allerdings minderten zwei bedeutende Einschränkungen die volle Geltung dieses Behördenaufbaus: 1. die Amtsleute hatten keine Amtsgewalt über die exempten Güter- und Gutsdistrikte des Adels, der Prälatschaft und der Klöster. Hier schalteten und walteten selbstherrlich die Gutsherren bzw. ihre von ihnen bestimmten Vögte; und derartiger exempter Güter und Gutsdistrikte gab es viele. 2. der Landesherr war in der Wahl seiner Amtmänner nicht frei, sondern gebunden an die Zustimmung einer ständischen Behörde. „Des Landes Räte“ hieß ihre Amtsbezeichnung, und sie bestand aus den Landesbischöfen von Schleswig und von Lübeck und aus je fünf „guten Männern“ aus Schleswig und Holstein, war also praktisch eine Vertretung des Adels und der Prälaten. Sie sah es als ihre Hauptaufgabe an, dafür Sorge zu tragen, daß nur Männer der eingeborenen Ritterschaft Amtmänner wurden.

### *Die Ausbildung der absoluten Fürstengewalt in den Herzogtümern*

Aber die exempten Gutsdistrikte lagen zur Hauptsache im Osten des Landes und

waren nicht so ausgedehnt, daß sie überwogen, ihre Steuerkraft war außerdem auf Grund ihrer Privilegien so gering, daß sie dem Landesherrn entbehrbar erschien. In der weitaus größeren Hälfte des Landes jedenfalls zeigte sich das natürliche Schwergewicht der Landesregierung und ihrer lokalen Amtsgewalten trotz der beiden Einschränkungen groß genug, um eine geordnete, zentral geleitete Verwaltung zu gewährleisten *und die wachsenden politischen Aufgaben zu erfüllen*, ja, eben der Meisterung dieser drängenden staatspolitischen Notwendigkeiten wegen konnte sich im Laufe des 17. Jahrhunderts die landesherrliche Gewalt zu einer absoluten Fürstenherrschaft — wie in dem übrigen Europa — entwickeln. Nach 1675 bzw. 1712 erlosch die Wirksamkeit des ständischen Landtages; sein Organ, der zwölköpfige Landesrat, verlor sein Recht auf Mitwirkung bei der Wahl der Amtmänner und seine Befugnisse als *Landesverwaltungsorgan*. Er bildete zuletzt nur noch die gerichtliche Oberinstanz über die adligen Güter und Klöster und unterstand noch dazu in seinen Entscheidungen der Zustimmung des Kanzlers der Landesregierung.

Die Einführung der Reformation und die damit verbundene Säkularisation des großen und ausgedehnten Liegenschaftsbesitzes der Bischöfe, Prälaten und Klöster kam der landesherrlichen Gewalt zugute; denn erstens minderte sich durch die Einziehung der ausgedehnten geistlichen Stifte und Klöster der Umfang der exempten Distrikte um ein Bedeutendes, da sie nunmehr den Ämtern, in denen sie lagen, zugeschlagen und der Verwaltung der Amtmänner unterstellt wurden, und zweitens stärkte sich, da der reiche geistliche Guts- und Landbesitz dem Landesherrn zufiel, dessen Finanzkraft so sehr, daß es jetzt neben ihm kaum mehr eine konkurrierende Macht gab, weder politisch noch wirtschaftlich-finanziell.

Mit der Steigerung der zentralen (fürstlichen) Regierungsmacht hob sich naturgemäß auch die Stellung und der Einfluß der Amtmänner, fanden sie doch jetzt für die Durchsetzung ihrer Maßnahmen den nötigen Rückhalt an dem Fürsten und seinen zentralen Regierungsbehörden, und diese selbst änderten seit etwa 1600 ihr Gesicht; denn es stellte nicht mehr nur der eingeborene Adel die herzoglichen Räte, es berief vielmehr der Landesherr in steigendem Maße römisch-rechtlich geschulte Juristen in das Land und machte sie zu seinen persönlichen und amtlichen Beratern. Sehr bald war die landesherrliche Kanzlei so mit Beamten römisch-rechtlicher Schulung und Bildung durchsetzt, daß sie die Zentralverwaltung beherrschten, und da unter ihrem Einfluß auch die Amtmänner in zunehmender Zahl römisch-rechtlich geschulte und vornehmlich als herzogliche Beamte handelnde Verwaltungsorgane wurden, stand dem Landesherrn in seinen Räten und Amtmännern eine zuverlässige, von ihm ernannte und von ihm abhängige Beamtenschaft zur Verfügung. Auf sie gestützt, überstanden die Herzogtümer die Landesteilungen, die Wirrungen der Reformation und die

kirchliche Neuordnung im 16. Jahrhundert, auf sie gestützt wagten die Herzoge von Gottorp sowohl wie die dänischen Könige für ihre Anteile die Einführung des absoluten Regimes in den Herzogtümern, wagte die gesamtstaatliche Regierung im 18. Jahrhundert ihre große Agrar- und Schulreform und im 19. Jahrhundert die Neuordnung des Armen- und Militärwesens. So groß war das Gewicht der zentralen und lokalen Verwaltungsbehörden, daß auch die Ritterschaft für ihre exempten Güter und Gutsdistrikte diese Reformen einführte, ohne daß sie ihre selbstherrliche Stellung innerhalb ihrer „Jurisdiktionen“ verloren bzw. zu verlieren brauchten. Man kann also sagen, daß verwaltungsmäßig die Macht der Landesherrschaft auf den Ämtern, Amtmännern und Zentralämtern beruhte, deren höchste Spitze die „teutsche Kanzlei“ in Kopenhagen bildete und deren in den Herzogtümern sichtbares Zentralorgan für Schleswig das Gottorper Obergericht war.

### *Die Einführung der preußischen Verwaltungsordnung*

Am 1. Oktober 1867 wurde für Schleswig-Holstein die preußische Verfassung gültig, und damit erfolgte besonders in der Verwaltung und Justiz eine bedeutende Umwälzung. Hatten bisher in den Ämtern die Verwaltung und Justiz in einer Hand gelegen, in der des Amtmannes, so wurde jetzt nach preußischer Ordnung Verwaltung und Justiz voneinander getrennt. Das Justizwesen zentralisierte sich in besonderen Landgerichtsbezirken, die Ämter wurden zu Kreisen umgewandelt, an deren Spitze Landräte standen, größere Städte zu Stadtkreisen unter einem Bürgermeister bzw. Oberbürgermeister. Alle Exemptionen der alten Ritterschaft erloschen, indem die neue Ordnung ihre Güter und Gutsdistrikte den neuen „Kreisen“ zuschlug und damit verwaltungsmäßig dem Landrat unterstellte. Diese allgemeine Vereinheitlichung ließ manche liebe alte Einrichtung aufhören, was bei dem ausgeprägten Sinn der Schleswig-Holsteiner für organisch Gewordenes wohl Bitternis auslöste, die sich jedoch in dem Maße verlor, wie die Schleswig-Holsteiner sich in die neuen Verhältnisse einlebten.

Am 13. Dezember 1949 traten dann wiederum für das Land Schleswig-Holstein eine neue Landessatzung und eine neue Kreisordnung in Kraft, die heute gilt.

## Von der politischen Verantwortung

Anfang Februar hat sich der Vorstand des SSW mit der Frage befaßt, ob es möglich sei, auf Grund des am Jahresende 1955 verabschiedeten Gesetzes über Volksbegehren und Volksentscheid zur Neugliederung des Bundesgebietes gemäß § 29 des Grundgesetzes in der Frage der verwaltungsmäßigen Trennung Südschleswigs von Holstein ein Stück weiterzukommen. In dem Bericht von „Flensburg Avis“ über diese Sitzung heißt es: „Nach einer sehr sorgfältigen und gewissenhaften Untersuchung mußten wir jedoch erkennen, daß es für uns keine Möglichkeiten in diesem Gesetz gibt und daß die Erfüllung unserer Forderung einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleiben muß. Punkt 1 unseres Programms bleibt jedoch nach wie vor in Kraft.“

Was soll das im Jahre 1956? Das heutige Südschleswig war noch nie, und unter welchem Namen auch immer, eine politische und verwaltungsmäßige Einheit. Haben einstmals dänische bzw. herzoglich-schleswigsche Interessen und Belange das politische Gesicht und den Verwaltungsaufbau bei uns durch Jahrhunderte bestimmt, so waren es nach der Eingliederung Schleswig-Holsteins in den preußisch-deutschen Staatsverband dessen Traditionen und Anschauungen, die maßgebend wurden. Und auch die jetzige Kreis- und Gemeindeordnung des Landes Schleswig-Holstein fußt auf der deutschen Vergangenheit und hat sich deutsche Erfahrungen nutzbar gemacht.

In alledem ist, wie gesagt, von einem verwaltungsmäßigen Gebilde Südschleswig nicht die Rede. Vor 1920 waren einfach die Voraussetzungen dafür nicht vorhanden. Ja, es gab nicht einmal die entsprechende Vokabel dafür, da das Sønderjylland der Dänen mit dem alten Herzogtum Schleswig identisch ist und auch der alte preußische Regierungsbezirk Schleswig sich mit dem alten Herzogtum deckte. Nach der Halbierung dieses Gebietes durch die Volksabstimmung lag für die Deutschen im nunmehrigen Südschleswig des heutigen deutschen Sprachgebrauchs weder sachlich noch politisch das Bedürfnis und der Wunsch vor, dieses Rumpfgelbilde zu konservieren und für dasselbe eine vom übrigen Deutschland abweichende Sonderentwicklung anzustreben. Es ging im Gegenteil ganz allgemein die Forderung dahin, diesen Restteil wirtschaftlich und politisch möglichst eng an das deutsche Reich zu binden und es seiner ausgesprochenen Randlage wegen besonders fürsorglich zu behandeln, nicht als ein besonderes Südschleswig, sondern als Teil Deutschlands. — Und auch die Ambitionen der damaligen dänischgesinnten Minderheit gingen nicht auf eine

verwaltungsmäßige Selbständigkeit hin.

Diese Forderung des südschleswigschen Dänentums ist ganz und gar aus der politischen Situation nach 1945 geboren und ein Kind dieser durcheinandergeratene Zeit. Wenn man nun heute erneut von Seiten des SSW bekräftigt, daß man nach wie vor an diesem Programmpunkt festhält, dann berührt es eigentümlich, warum man leise Ansätze einer solchen politischen und verwaltungsmäßigen Eigenentwicklung als Landesteil Schleswig, wie sie sich im Jahre 1949, freilich von deutscher Seite, mit der Einsetzung des Landesbeauftragten abzeichnete, von SSW-Seite nicht bewußt aufgegriffen und konstruktiv weiterzuentwickeln versucht hat. Es bestätigt sich damit nur, daß man trotz der programmatisch geforderten eigenständigen Entwicklung dieser in dem nun einmal gegebenen politischen Rahmen des Landes Schleswig-Holstein *kein* Interesse entgegenbrachte, diese Forderung für den SSW also nicht Selbstzweck und Programmpunkt Nr. 1, sondern nur eine Forderung im Rahmen *seiner* politischen Zielvorstellungen und nur in Verbindung mit diesen für ihn von Interesse ist.

Inzwischen sind die Jahre ins Land gegangen und das ursprüngliche Programm des SSW ist zu einem guten Teil Programm geblieben und mehr oder weniger Ideologie geworden, die man nicht missen kann und nicht missen will. Die Realitäten aber sind jetzt andere.

Was heute ist, steht in den Erklärungen Kopenhagen-Bonn und in ihnen ist von diesem Programmpunkt Nr. 1 auch nicht mit einer Silbe die Rede. Es werden darin die politischen Rechte der jeweiligen nationalen Minderheiten geregelt, wobei durch ausdrückliche Bezugnahme auf die allgemeinen Staatsbürgerrechte in Dänemark bzw. Deutschland ängstlich vermieden worden ist, irgendwelches Sonderrecht gegenüber den anderen Staatsbürgern zu schaffen. Jeder Kenner der Verhältnisse weiß, daß man hierauf von dänischer Seite weitaus ängstlicher bedacht gewesen ist als auf deutscher. Dabei erscheint es charakteristisch und irgendwie als Symptom, daß es sich bei den Erklärungen Bonn-Kopenhagen nicht um eine gemeinsame Kundgebung über gemeinsame Interessen handelt, sondern um zwei gleichlautende Erklärungen zweier souveräner Staaten, die die Verhältnisse *ihrer* Staatsbürger regeln.

Das südschleswigsche Dänentum ist also darauf angewiesen, sich im Deutschland von heute so gut einzurichten, als es ihm mit der Bonner Erklärung, als der Magna Charta der Minderheit, nun einmal möglich ist.

In der praktischen Politik in Kreis und Gemeinde hat man sich dabei schon vorher mit dem heute gegebenen verwaltungsmäßigen Rahmen abgefunden und mit der schleswig-holsteinischen Kreis- und Gemeindeordnung durchaus häuslich eingerichtet. Man treibt „Realpolitik“, und wer wollte bestreiten, daß die dänisch-südschleswigsche Seite hier ihre Vorteile durchaus wahrzunehmen weiß. Vorteile

nicht nur im Interesse der Minderheit insgesamt, sondern auch der vornehmlich in ihren Reihen vertretenen sozialen Gruppen, insbesondere der kleinbürgerlich-mittelständlerischen Kreise. Und es gibt sogar Leute, die behaupten, daß diese manchmal auch vor den nationalen das Übergewicht haben. Das ist eine Entwicklung, die Einsichtige seit Jahren vorausgesehen haben. Sie erscheint ihnen als notwendig und konsequent, im Gegensatz zur erneuten Bekräftigung des Programmpunktes Nr. 1 durch den Vorstand des SSW.

Dabei ist nur zu wünschen, daß man in dem nun einmal gegebenen staatlichen Rahmen nicht Kirchturms- und engstirnige Interessenpolitik treibt, sondern daß sich die Lebendigen und gegenüber neuen Notwendigkeiten und Forderungen Aufgeschlossenen in beiden Nationen zu gemeinsamem Handeln finden werden, wo es im Interesse der gemeinsamen Heimat und der Menschen in ihr notwendig erscheint. Damit wird das Nationale nicht bagatellisiert, sondern nur relativiert und an den Platz gerückt, den es in unserer Situation einnehmen kann und darf. Das Feld der Kommunalarbeit aber im besonderen bietet hüben wie drüben nicht nur ein interessantes Betätigungsfeld, sondern ist für alle positiven Kräfte die Bewährungsprobe ihrer Einsichten und Absichten.

---

*Aus Liebe zur Heimat schreiben und der Zeit den Rücken kehren,  
daraus ist noch niemals etwas geworden.*

ALBERT MÄHL



## Die Wirtschaft im Landesteil Schleswig

Es wäre kaum begründet, im kleinsten Land der Bundesrepublik eine spezielle Untersuchung über die wirtschaftliche Situation des Landesteils Schleswig durchzuführen, wenn nicht, bedingt durch seine besondere Randlage, hier Merkmale in Erscheinung treten, denen über das grenzpolitisch-landschaftliche Interesse hinausreichend eine besondere Bedeutung in der Beurteilung der bisherigen wirtschaftlichen Entwicklung und der weiteren Möglichkeiten im Wirtschaftsauf- und -ausbau dieses Gebietes an der nördlichen Bundesgrenze zukommt. Das Land zwischen Eider und nördlichster Bundesgrenze hat zweifellos überwiegend landwirtschaftlichen Charakter mit einer durch Förden und Häfen bestimmten Lage seiner wirtschaftlich bedeutenderen Städte. Über diese traditionellen Standortfaktoren hinaus hat die wirtschaftliche Ausstrahlungskraft der übrigen deutschen Länder hier im Norden im Vergleich zu den holsteinischen Gebieten in früheren Jahren nicht zu gleichwertigen Ergänzungen und Beeinflussungen der gewerblichen Wirtschaft führen können, ein Vorgang, der erst später mit der Entwicklung und Intensivierung des Transportwesens wesentliche Abschwächungen erfuhr. Seit Jahrzehnten finden bereits über Hamburg hinaus, neben den ernährungswirtschaftlichen Überschüssen der ländlichen Erzeuger, qualifizierte gewerbliche Güter ihren Weg zu den west- und mitteldeutschen Absatzgebieten und in den Export. Zu den Städten Flensburg, Rendsburg, Schleswig und Husum sind Kappeln, Eckernförde, Tönning und selbst Westerland als Sitz bekannter Industrieunternehmen hinzugekommen.

Rund ein Fünftel der Einwohner Schleswig-Holsteins wohnte am 31.10.1955 in den schleswigischen Kreisen, einschließlich der Stadt Rendsburg, die etwa 27,4 Prozent der Gebietsfläche des Landes umfassen. Die weniger dichte Besiedlung des Landesteils Schleswig, mit 108 Einwohnern pro Quadratkilometer und geringerer städtischer Bevölkerung gegenüber der Vergleichszahl von 160 für Holstein, läßt eine relativ geringere gewerblich-industrielle Durchdringung des schleswigischen Teils voraussetzen. Die Gründe dafür sind auch in der peripheren Lage zum gesamtdeutschen Wirtschaftsgebiet zu suchen. Die stärksten Hemmungen wirtschaftlicher Entwicklung sind aber zweifellos in der die früheren natürlichen Absatzbeziehungen nach Nordschleswig unterbindenden Grenzziehung zu finden, die viele bedeutungsvolle Ansätze, insbesondere mittelständischer Wirtschaftsführung, in den schleswigischen Kreisen zum Erliegen brachte und weitere Ansiedlungsabsichten gewerblicher Betriebe nach

den beiden Kriegen behinderte.

Auf den Landesteil Schleswig entfallen 33 Prozent der landwirtschaftlich genutzten Fläche des Landes. Mit einem etwas höheren Anteil, nämlich von 35 Prozent, liegen die landwirtschaftlichen Betriebe mit einer Durchschnittsgröße von 15,7 Hektar im Landesteil Schleswig, wogegen die durchschnittliche Betriebsgröße im gesamten Landesgebiet 17 Hektar beträgt. An den Ernteerträgen sind die schleswigschen Kreise mit unterschiedlichem Anteil der einzelnen Bodenerzeugnisse, umgerechnet in Getreidewerte, mit 29 Prozent beteiligt. Etwas darüber, mit etwa einem Drittel, liegt der Anteil an den Viehbeständen und geringfügig darunter an der Milcherzeugung. Die gewerbliche Veredelung landwirtschaftlicher Erzeugnisse ist ein besonderes Merkmal im wirtschaftlichen Aufbau des Landesteils Schleswig. Andererseits wiederum bilden die landwirtschaftlichen Betriebserfordernisse, einschließlich des Landmaschinen-, Düngemittel und Baubedarfs, die hauptsächlichen Absatzvoraussetzungen einer Reihe gewerblicher Berufe, insbesondere in den ländlichen Bezirken.

*Die Beschäftigten nach Wirtschaftsabteilungen  
im Landesteil Schleswig<sup>1)</sup> 1938 und 1933*

Wirtschaftsabteilungen	Zahl der Beschäftigten				Veränderung	
	am 25. 6. 1938		am 30. 9. 1935		1935/1938	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Landwirtschaft u. Tierzucht, Forst- und Jagdwirtschaft, Gärtnerei, Fischerei	16 330	20,8	17 322	14,3	+ 992	+ 6,1
Bergbau, Steine und Erden, Energiewirtschaft	1 844	2,3	2 429	2,0	+ 585	+ 31,7
Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung	4 186	5,3	10 273	8,5	+ 6 087	+ 145,4
Verarbeitende Gewerbe (ohne Eisen u. Metallverarb.)	7 529	9,6	15 077	12,7	+ 7 548	+ 100,3
Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe	9 355	11,9	16 324	13,6	+ 6 969	+ 74,5
Industrie und Handwerk	22 914	29,1	44 423	36,8	+ 21 509	+ 93,9
Handel,- Geld- und Versicherungswesen	7 346	9,3	14 892	12,5	+ 7 546	+ 102,7

<sup>1)</sup> Nach den Berichten der Arbeitsämter Flensburg und Schleswig

Verkehrswesen	6 491	8,3	9 116	7,6	+ 2 625	+ 40,4
Handel und Verkehr	13 837	17,6	24 008	20,1	+ 10 171	+ 73,5
Dienstleistungen	8 634	11,0	13 399	11,2	+ 4 765	+ 55,2
Öffentlicher Dienst und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse	16 894	21,5	21 287	17,6	+ 4 393	+ 26,0
Dienstleistungen	25 528	32,5	34 686	28,8	+ 9 158	+ 35,9
Alle Wirtschaftsabteilungen	78 609	100,0	120 119	100,0	+ 41 510	+ 52,8

Mit diesen Hinweisen ist lediglich ein Teil des wirtschaftlichen Aufbaues des Landesteils Schleswig charakterisiert. Die Nahrungs- und Genußmittelindustrie umfaßt zwar 46 Prozent der Produktionswerte der Industriebetriebe im Landesteil Schleswig, jedoch haben diese Betriebe mit rund 5 042 Beschäftigten nicht den eindeutigen beschäftigungspolitischen Vorsprung vor dem Schiffbau und Maschinenbau (8 612), Textil- und Bekleidungsindustrie (2 222), Elektrotechnik und Optik (1897) und der Holzverarbeitung und Papierindustrie (2 483). In den ernährungswirtschaftlichen Zweigen sind in erheblichem Umfange Leistungen der vorherliegenden Produktionsstufen enthalten, so daß die Umsatzzahlen der Nahrungsmittelbetriebe nicht ihrem gewerblichen Veredelungsanteil entsprechen. Wenn ein allgemeiner Beschäftigungsanstieg in Schleswig-Holstein seit 1938 um rund 220 000 zu verzeichnen ist, beinhaltet diese Entwicklung die wirtschaftlichen Schwankungen des Aufschwungs vor dem Kriege und dem Zusammenbruch nach der Kapitulation, als deren Nachwirkung viele der früher als unzweifelhaft geltenden Arbeitsplätze auch im Landesteil Schleswig weggefallen sind. Durch verstärkte industrielle Ansiedlung wurden die verlorenen Arbeitsplätze nicht nur ausgeglichen, sondern durch intensive gewerbliche Anreicherung beträchtlich vermehrt. Dieses hatte eine umfassende Veränderung der Beschäftigungsstruktur zur Folge, wie es nachstehende Übersicht vermittelt. Daran sind die handwerklich-mittelständischen Berufe im ähnlichen Verhältnis beteiligt wie die Industriebetriebe, wie überhaupt Handwerk und Industrie etwa je zur Hälfte die vorhandenen Arbeitsplätze stellen.

Die größten Steigerungen der Arbeitsplätze sind in den Sektoren Eisen- und Metallverarbeitung, Handel und Geldwesen, Verarbeitungsgewerbe und Bauwirtschaft zu Verzeichnen. Dabei ist eine außerordentliche Steigerung der Gesamtbeschäftigung im Landesteil Schleswig (Arbeitsamtsbezirke Flensburg, Schleswig) mit 52,8 Prozent festzustellen, wogegen für die verbleibenden holsteinischen Arbeitsamtsbezirke eine Erhöhung um 42 Prozent eingetreten ist. In den Landesteil Schleswig ragen die Arbeitsamtsbezirke Heide mit dem Kreis Eiderstedt (Beschäftigtenzunahme 52 Prozent) und dem Arbeitsamt in der Stadt

Rendsburg (Beschäftigtenzunahme 50,4 Prozent) hinein. Dieses verändert die Relationen nur ganz geringfügig, so daß für den Landesteil Schleswig eine stärkere Zunahme der Beschäftigten seit 1938 festzustellen ist. In absoluten Zahlen heißt es, daß 1955 in den Arbeitsamtsbezirken Schleswig und Flensburg 41 500 — hinzugerechnet die Mehrbeschäftigten der Nebenstellen Tönning und Stadt Rendsburg mit 8 877 —, also 50 377 Personen mehr beschäftigt waren als 1938.

Es sollte bei der Darstellung einer Beschäftigungszunahme nicht übersehen werden, daß verhältnismäßig große Schwankungen in der Beschäftigung zwischen den Sommer- und Wintermonaten vorhanden sind. Von den im Herbst 1955 vorhandenen Arbeitsplätzen waren rund ein Drittel in Berufen tätig, die nicht das ganze Jahr hindurch gleichmäßig beschäftigt sind. Das sind insbesondere die gesamten Bauberufe, Baustoffherstellung, die Obst- und Gemüseverarbeitung, Süßwarenindustrie, Fremdenverkehrsberufe und Bekleidungsindustrie. Das schleswigsche Land hat diese Schwankungen in der Beschäftigung, die insbesondere durch die Bauwirtschaft und Küstenarbeiten beeinflußt sind, mitgemacht, aber sein Anteil an der Gesamtarbeitslosigkeit des Landes in den Jahren 1951 bis 1955 (jeweils Stand Herbst) ist von 24,6 Prozent auf 23,2 Prozent zurückgegangen, was eine geringfügige, wohl mit durch die Umsiedlungsmaßnahmen verursachte Verbesserung bedeutet.

Die nachfolgende Übersicht gibt interessante Aufschlüsse über die Beschäftigungszunahme in den einzelnen Wirtschaftsgruppen, wozu allgemein bemerkt werden muß, daß in den landwirtschaftlichen Berufen die Beschäftigung infolge

*Die Beschäftigungszunahme  
nach zusammengesetzten Wirtschaftsabteilungen im Landesteil Schleswig  
und im Landesteil Holstein 1938 bis 1933<sup>1)</sup>*

	Gesamtbeschäftigte			Dienstleistungen		
	25. 6. 1938	30. 9. 1955	Zunahme in %	25. 6. 1938	30. 9. 1955	Zunahme in %
				W-Abteilung 0,7 und 9		
Landesteil Schleswig (AA-Bezirk Flensburg und Schleswig	78 609	120 119	+ 52,8	41 858	52 008	+ 24,2
AA-Bezirk Heide	27 649	42 246	+ 52,8	14 426	17 488	+ 21,2

<sup>1)</sup> Quelle Landesarbeitsamt

übrige AA-Bezirke	391 821	553 257	+ 41,2	159 327	180 013	+ 13,0
Schleswig-Holstein insgesamt	498 070	715 612	+ 43,7	215 611	249 509	+ 15,7

	Industrie u. Handwerk			Handel u. Verkehr		
	25. 6. 1938	30. 9. 1955	Zunahme in %	25. 6. 1938	30. 9. 1955	Zunahme in %
	W-Abteilung 1—5			W-Abteilung 6 und 8		
Landesteil Schleswig (AA-Bezirk Flensburg und Schleswig	22 914	44 103	+ 92,5	13 837	24 008	+ 73,5
AA-Bezirk Heide	8 094	15 595	+ 92,7	5 129	9 153	+ 78,5
übrige AA-Bezirke	166 516	258 051	+ 55,0	65 978	115 193	+ 74,6
Schleswig-Holstein insgesamt	197 524	317 749	+ 60,9	84 944	148 354	+ 74,6

steigender Maschinenverwendung und der bekannten Tendenzen rückläufig ist, woraus sich die Vergleichsweise schwache Zunahme von nur 15,7 Prozent der Dienstleistungsberufe bei einer Gesamtsteigerung der Beschäftigten von 43,7 Prozent erklärt.

In den schleswigschen Gebieten ist eine im Vergleich zum ganzen Lande überdurchschnittliche Entwicklung der gewerblichen Berufe festzustellen. Die Berufe des Handels und Verkehrs haben in den holsteinischen Kreisen die prozentual stärkere Ausdehnung erfahren, worauf zweifellos die Entwicklung im Straßenverkehr und im Banken- und Versicherungswesen ausschlaggebenden Einfluß genommen hat. Die absolute Zunahme liegt aber in den gewerblichen Berufen, in denen in Schleswig-Holstein eine Beschäftigungszunahme um 120 000 erfolgt ist. Die auf die Arbeitsamtsbezirke Flensburg und Schleswig entfallende Steigerung der gewerblichen Arbeitsplätze beträgt über 92 Prozent. Bemerkenswert an dieser Zunahme in den schleswigschen Bezirken ist, daß der Anteil der gewerblichen Berufe im Jahre 1938 kaum 30 Prozent der Gesamtbeschäftigten ausmachte, wogegen damals in den südlichen Landesteilen 42 Prozent in den gewerblichen Berufen tätig waren. Diese Entwicklung berechtigt zu der Folgerung, daß bei vergleichsweise unterschiedlicher Ausgangsposition in der gewerblichen Ausrüstung und der standortlichen Gegebenheiten die schleswigschen Kreise in der gewerblichen Anreicherung aufgeholt haben.

Für eine Untersuchung der gewerblichen Struktur im Landesteil Schleswig steht nur die Industriestatistik zur Verfügung. Da man davon ausgehen kann, wie bereits

ausgeführt, daß die Beschäftigung im gewerblichen Sektor je zu gleichen Teilen etwa in handwerklichen und Industriebetrieben erfolgt, umfaßt die nachfolgende Übersicht eine Aufteilung in einzelne Sparten nach Zahl der Betriebe, Beschäftigungs- und Umsatzziffern, was etwa der Hälfte der vorhandenen gewerblichen Kapazität entspricht. Es ist erkennbar, daß im Landesteil Schleswig die Schiffbau- und Nahrungsmittelbetriebe sowie der Maschinenbau und andere Verarbeitungsindustrien in gewichtigeren Gruppen am besten dem Vergleich mit den südlichen Kreisen standhalten.

An der seit jeher unterschiedlichen Industrialisierung der beiden Landesteile konnte auch seit Kriegsende grundlegend nichts geändert werden, da gerade auch in Holstein erhebliche Fortschritte im Industrieausbau gemacht worden sind, nicht zuletzt anknüpfend an die größere gewerbliche Apparatur und an Grundstoffvorkommen, wie Erdöl und Kreide.

Wenn sich die Unterschiede im Industrialisierungsgrad auch leicht angenähert haben und eine besonders günstige Entwicklung der mittelständischen Gewerbe im Landesteil Schleswig die Beschäftigungs- und Umsatzkapazität in den gewerblichen Zweigen erheblich vergrößerte, bleiben noch wichtige Aufgaben ungelöst. Dieses Gebiet kann, wie es die Untersuchungen ergeben, wirtschaftlich in der bisher eingeschlagenen Entwicklung nachhaltig weiter vorangebracht werden. Zur Erreichung dieser Zielsetzung wäre die Errichtung einiger tragender Gewerbebetriebe in den Städten an der Ost- und Westküste erforderlich und auch erreichbar. Wenn, ähnlich wie etwa im Programm Nord, für die gewerbliche Entfaltung in den Städten Möglichkeiten eingeleitet würden, könnte in absehbarer Zeit eine weitere Annäherung an die Industrialisierung der südlichen Kreise des Landes eintreten.

Der bisherige Wirtschaftsausbau stieß ganz allgemein auf die besonderen Schwierigkeiten, die sich aus der Zonengrenzlage im weiteren Sinne, den Frachtkosten und der unterdurchschnittlichen Kapitalversorgung usw. ergaben. Die vorhandenen gewerblichen Ansätze, auf die sich die Gewerbeförderung hätte abstützen können, waren im Landesteil Schleswig — von den größeren Städten abgesehen — nicht besonders ausgebildet, so daß für eine Neuansiedlung hier solche Industriezweige vorwiegend in Betracht kamen, die keine besondere technische Arbeitstradition voraussetzen und durchaus frachtunempfindlich waren. Um so beachtlicher ist es, wenn unter schwierigen wirtschaftlichen Voraussetzungen die Zahl der in den gewerblichen Berufen Beschäftigten auch im Landesteil Schleswig überdurchschnittlich gesteigert werden konnte. In dieser Vermehrung der Arbeitsplätze verdeutlicht sich die in dem Jahrzehnt seit Kriegsende tatsächlich erfolgte Ausweitung der Wirtschaftsunternehmen der Zahl und der Kapazität nach.

In 14 Betrieben mit über 100 Beschäftigten, die nach dem Kriege nördlich des

Kanals neu errichtet wurden, sind rund 4 542 Arbeitsplätze neu geschaffen worden; das sind 20,3 v. H. aller Industriebeschäftigten dieses Landesteils. Die entsprechende Vergleichszahl für den Landesteil Holstein liegt hier annähernd gleich, nämlich bei 21,1 v. H. Immerhin läßt sich sagen, daß auch im nördlichen Grenzraum in einer beschränkten Anzahl von Sparten durchaus erfolgversprechende Ansatzpunkte für den Industrieausbau gefunden wurden. Sie gruppieren sich naturgemäß um die Stadtgebiete Flensburg und Rendsburg, während in den übrigen Städten sowohl das bisher Erreichte als auch das künftig Mögliche auf örtliche Besonderheiten zurückzuführen sein wird.

Struktur der Industrie<sup>1)</sup>  
in Schleswig-Holstein und in beiden Landesteilen / Stand: September 1955

Industrie-Gruppen	Landesteil Schleswig <sup>2)</sup>			Landesteil Holstein			Schleswig-Holstein		
	Beschäftigte	Umsätze in 1000 DM	Umsätze in Beschäftigt.	Beschäftigte	Umsätze in 1000 DM	Umsätze in Beschäftigt.	Beschäftigte	Umsätze in 1000 DM	Umsätze in Beschäftigt.
Bergbau (Torf), Mineralien Steine und Erden v. H. <sup>3)</sup>	55 33,7	3 296,1 8,5	2 308	108 66,3	35 262,4 91,5	3 478	163 11 594	38 568,5	3 334
Eisen, Stahl, NE-Metall, Stahlbau-, Maschinen-, Fahrzeug- bau	29 16,1	8 654,6 17,5	2 033	193 89,9	40 773,3 82,5	1 700	222 28 242	49 427,9	1 750
Schiffbau v. H.	7 26,9	15 743,5 31,8	3616	59 73,1	33 694,5 68,2	1 657	26 25 991	49 438,0	1 900
Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik, Eisen-, Blech- und Metallwaren, Instrumente v. H.	28 13,9	19 12,2 8,2	1 008	174 86,1	21 414,5 91,8	1 360	202 17 639	23 326,7	1 322
Keramik, Glas, Silikonwaren, Holz- u. Papierverarb. v. H.	106 55,5	4 754,5 11,3	1 015	468 81,5	37 371,2 88,7	2 144	574 19 915	42 125,7	2 115
Chemie, Kunststoff, Gummis, Arbeits-, Leder v. H.	32 12,3	1 457,7 6,1	2 091	229 87,7	22 417,4 93,9	2 230	261 19 750	23 875,1	2 221
Textil, Bekleidung v. H.	43 11,8	2 222 11,9	1 487	322 86,2	16 944,5 89,8	1 769	365 18 006	32 268,5	1 735
Nahrungs- und Genussmittel- Industrie v. H.	550 26,8	30 231,4 17,9	8 591	958 73,2	111 376,5 77,0	4 831	1 308 28 088	144 607,9	5 147
Alle Industriegruppen v. H.	650 27,2	72 354,0 17,9	3 233	2 471 72,8	331 394,3 82,1	2 394	3 121 160 835	403 748,3	2 510

<sup>1)</sup> Industriebranche (ohne Industriebranche, ohne Handwerk)  
<sup>2)</sup> einschließlich der Gemeinden Flensburg und Büdelsdorf, ohne Stöben- und Norddänemarschen  
<sup>3)</sup> v. H.-Ziffer entsprechen den Gesamtwerken des Landes

Abgesehen von den landwirtschaftlichen Verarbeitungsindustrien (Zucker und Kartoffelstärke) bestehen Erweiterungsmöglichkeiten im allgemeinen für Spezialindustrien und die küstennahen Fertigungen, von deren Ansiedlung, wenn besondere Umstände zusätzlich günstige Momente schaffen, durchaus positive Ergebnisse erwartet werden können. Es sind mit Erfolg im schleswigschen Gebiet Betriebe des Schiffs- und Maschinenbaus, der Textil- und Bekleidungsindustrie sowie für elektrotechnische Kleinteile und optische Gläser angesiedelt worden. In der Erweiterung bestehender Betriebe ist neben den neu entstandenen textilen und optischen Fertigungen eine noch stärkere Zunahme an Arbeitsplätzen erfolgt. Daher sollte nicht nur die Neuansetzung, sondern mehr noch die Erweiterung und Förderung der bestehenden Wirtschaftsunternehmen in den Vordergrund der Bemühungen um Erweiterung der Erwerbsgrundlagen im Grenzgebiet gestellt werden.

Der eingeschlagene Weg einer Industrieansiedlung und -erweiterung kann nach den bisherigen Erfahrungen zuversichtlich weiter fortgeführt werden. Zur Erhöhung der Intensität wachsender Industrieansiedlung ist zu erwägen, ob nicht zur Stärkung des Interesses einheimischer und neuer unternehmerischer Kräfte eine erhöhte Befürwortung und Schaffung von Finanzierungsmöglichkeiten durchaus in der Zielsetzung wirtschaftsfördernder Maßnahmen für das Grenzgebiet liegen wird.

*Neue bzw. erweiterte Industriebetriebe in Schleswig-Holstein  
mit über 100 Beschäftigten  
Stand: September 1955*

Industriegruppen- zweige	Schleswig Holstein seit 1945 erweitert				Schleswig Holstein nach 1945 gegründet			
	Betrie- be	Beschäf- - tigte	Be- triebe	Beschäf- - tigte	Betrie- be	Beschäf- - tigte	Be- triebe	Beschä- - tigte
Erdölgewinnung und Mineralölverarbeitung	—	—	1	1 388	—	—	—	—
Industrie der Steine und Erden	—	—	2	1 603	2	333	2	246
Eisen-, Stahl- und Metallgewinnung und -verarbeitung	2	2 560	6	4 412	1	640	5	2 179
Stahl-, Eisen-, Maschinen- und Fahrzeugbau	2	376	17	8 586	2	716	14	8 206
Schiffbau	2	3 616	8	14 883	2	666	2	782



Elektrotechnik, Feinmechanik, Optik	—	—	5	5 724	1	286	6	2 870
Chemische, Kunststoff-, Gummi- und Lederindustrie	—	—	5	2 791	—	—	9	1 571
Papierindustrie und Druckereien	1	524	1	473	1	207	8	2 375
Glasindustrie und Feinkeramik	—	—	1	2 386	—	—	2	472
Holzbe- und verarbeitende Industrie	—	—	5	1 193	—	—	3	588
Textil- und Bekleidungs- industrie	—	—	2	423	4	1 215	20	6 205
Nahrungs- und Genußmittel industrie	—	—	2	1 485	1	479	8	3 762
<b>Gesamtindustrie</b>	<b>7</b>	<b>7 076</b>	<b>55</b>	<b>45 347</b>	<b>14</b>	<b>4 542</b>	<b>79</b>	<b>29 256</b>

## Müssen wir unsere Vorstellungen von der Volksbildung berichtigen?

Wir werden es wohl kaum bestreiten können, daß sowohl die Idee Volk wie die Idee Bildung heute irgendwie erschüttert sind. Liegt der Grund dafür nur in deren Mißbrauch in den dreißiger Jahren? Ich glaube, nein. Die Volksbildungsidee, d. h. die Volksidee und die Bildungsidee in ihrer Bezogenheit aufeinander, scheint mir tatsächlich abzunehmen, die Hingabe an diese beiden Begriffe ist schwächer geworden und ist wohl noch im Schwinden.

### *Falsche Akzente*

Anfang 1954 schrieb Prof. Wenke in der „Universitas“: „Damals (in den zwanziger Jahren) war das öffentliche Leben von einem beneidenswerten pädagogischen Enthusiasmus, von einem Reichtum spontaner Interessen erfüllt und von einer Welle des Vertrauens in die Erziehungs- und Bildungsarbeit getragen. Davon kann heute keine Rede sein. Es gibt viele Mächte, die sich wuchtig zur Geltung bringen und mit lauter Stimme und mit sinnfälligen Argumenten ihren Vorrang verkünden.“ Dieses Schwächerwerden der Volksbildungsidee sehen wir vor allen Dingen in der Stellung der öffentlichen Meinung zu ihr, und ein Spiegelbild dafür ist die erschreckende Lücke dieses Themas in der Tagespresse. Wir müssen wohl auch zugeben, daß in Verwaltungen und Behörden, soweit sie nicht eigens für diese Aufgaben da sind, die Vorstellung Volksbildung unklarer und schwächer geworden ist.

Heute sehen wir eine einseitige Akzentuierung, bei welcher der Begriff Kultur übertont wird im Verhältnis zur Idee Volksbildung. In diesem Vorrang des Begriffs Kultur spielt ein Traditionalismus mit, der aus dem 19. Jahrhundert herkommt, es spielen mit hinein die Vorstellungen der großbürgerlichen Epoche. Ich habe schon in der Schrift „Büchereilandschaft Schleswig“ erwähnt, daß der Zuschuß für Theater im Bundesgebiet 1954 über 100 Millionen DM betrug und für öffentliche Büchereien 22,5 Millionen DM (1952/53). In Dänemark betrug der Zuschuß 15 Millionen DM für das Büchereiwesen, in England 130 Millionen.

Wir müssen uns doch wohl erinnern, daß Eduard Spranger gesagt hat: „Die Kulturhöhe, zu der ein Volk sich emporgearbeitet hat, ist nicht nach den einzelnen Spitzenleistungen zu messen, sondern nach dem breiten und sicheren Fundament der allgemeinen Volksbildung.“

Daß man im Ausland, z. B. bei unserem nordischen Nachbarn, die Überbetonung

von Kultur und den geringeren Ansatz von Volksbildung bei uns sehr deutlich sieht, mag man einer Stimme von „Det danske Magasin“ 1. Jahrgang 1953 entnehmen. Dort heißt es: „Solange die Kultur eine Erscheinungsform der Oberklasse war, siegte die deutsche über die dänische in Südschleswig, weil Deutschland eine lebendigere und größere Oberklasse hatte. Aber gegenwärtig siegt Dänemark in Südschleswig, weil wir in der allgemeinen Volkskultur höher stehen als Deutschland.“

Die Volksbildungsidee ist im Laufe der letzten Jahrzehnte nach der Minusseite hin abgewertet worden, darüber dürfen wir uns nicht täuschen, wenn wir selbst auch Träger dieser Idee und ihre Vorkämpfer sind. Aber wie es mit ihr in der Umwelt, in der öffentlichen Meinung steht, das ist die Frage. Ich kann hier nur Andeutungen geben.

Eine der schwerwiegendsten Beweise ist die Aushöhlung der Volksschule. Es hätte ja die Möglichkeit gegeben, die Volksschule aufzuheben. Man hat die andere Möglichkeit gewählt — eben die Minusmöglichkeit —, d. h. sie zur Vorstufe einer höheren Form gemacht. Man kann sich die Frage vorlegen, ob das nicht ein Vorgang ist, der schließlich eine höhere Volksbildung erzielt. Ich glaube, daß wir diesen Weg der höheren Volksbildung, den nicht alle gehen können, teuer bezahlen werden.

Ein weiteres Beispiel: Im „Lexikon der Pädagogik“, einem schweizerischen Lexikon von 1950 bis 1952, steht ein Artikel über die Volksschule. Da heißt es bei einer Besprechung des Namens: „Die Einführung von Bezeichnungen wie Einheitsschule, Allgemeine Schule, öffentliche Schule usw. an Stelle des Begriffs Volksschule weist darauf hin, daß man durch Vermeidung eines übernommenen Namens gelegentlich damit noch verbundenen Vorurteilen begegnen möchte.“

Ich denke, daß diese Beispiele die Einseitigkeit zeigen, die über der Idee Volksbildung liegt. Irgendetwas stimmt hier nicht.

Wir können noch etwas Eigentümliches betrachten, das auch in diese Linie gehört: die Spaltung des Begriffs Kultur und Volksbildung. Wenn man sich die Benennungen der zuständigen Ministerien ansieht, hat man diese Spaltung sofort vor Augen. In Preußen hatte man 1914 noch die Benennung „Ministerium für geistliche und Unterrichtsangelegenheiten“, 1934 nannte man dies Ministerium „Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung“. Daneben gab es ein anderes Ministerium, das sich mit Film und Kultur (Propaganda) befaßte. An sich war die Tendenz in der Namensgebung des Reichsministeriums richtig. Heute gibt es in der „Deutschen Demokratischen Republik“ ein „Ministerium für Volksbildung“ und ein anderes „Ministerium für Film und Kultur“. In Westberlin heißt es „Senator für Volksbildung“ und in Bremen „Senator für Schulen und Erziehung“. In Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Württemberg aber nennt man es „Kultusministerium“. Hessen freilich sagt klipp

und klar „Ministerium für Erziehung und Volksbildung“. — Und nun die symbolischen Namen in den anderen Ländern: Dänemark „Undervisning Ministeriet“, England: „Board of education“, Frankreich: „Ministerium des öffentlichen Unterrichts und der Schönen Künste“.

Es sind also in der Namensgebung der letzten Verwaltungsspitzen für Kultur und Volksbildung Richtungsschwankungen vorhanden. Es ist doch bezeichnend, daß in vier großen Ländern der Bundesrepublik nur von „Kultusministerium“ gesprochen wird. Das bedeutet natürlich nicht, daß in einem Kultusministerium die Volksbildung nicht vertreten sei, nur möchte ich so sagen: Nomen est omen, der Titel läßt erkennen, wo der Akzent der Verstellung liegt. Das ist eine nicht unwesentliche Frage. Das sind also Spaltungen, die irgend andeuten, daß etwas nicht in Ordnung ist zwischen Kultur und Volksbildung.

### *Voraussetzung einer Verständigung*

Und nun sei der Versuch einer Verständigung über „Volksbildung“ gemacht. Diese Verständigung ist deshalb nicht ganz leicht, weil Begriffe auf verschiedenen Bedeutungsebenen stehen und daher verschiedene Vorstellungen erwecken können. Ein Beispiel mag das erläutern. Das Wort „Vernunft“ kann man wie logos, d. h. in einem geistig tiefen Sinn verstehen, man kann es aber auch als technische Vernunft, als Verstand, nehmen. Wer sich mit jemandem über „Vernunft“ zu verständigen hat, der nur den zweiten Begriff kennt und anerkennt, wird unverzüglich als Rationalist oder Verstandesmensch klassifiziert. Die verschiedenen Bedeutungsebenen der Begriffe muß man daher im Auge behalten bei dem Versuch einer Verständigung.

Die zweite Schwierigkeit ist für eine Verständigung noch viel tragischer, das ist die Erscheinung, daß im einzelnen Menschen die Erkenntnisebenen ganz verschieden gelagert sein können. Man kann einen politisch äußerst fortschrittlichen Menschen treffen, mit dem sich auf dem Gebiet der Politik auf Front diskutieren läßt. Dieser selbe Mann kann aber auf kultureller Ebene weit hinten liegen. Derselbe Fall ist zu beobachten, wenn man über soziale und Wirtschaftsfragen diskutiert. Ein wirtschaftlich weit vorne stehender Mensch kann in der sozialen Frage durchaus hinter der Zeit zurück sein. Es können also Erkenntnisse politischer, kultureller, sozialer, wirtschaftlicher Art in ein und demselben Menschen auf verschiedener Ebene liegen, was eben die Verständigung der Menschen untereinander so außerordentlich erschwert.

Eine Analyse und kritische Betrachtung der Volksbildungsidee muß nach meiner Meinung — und das ist nun ein persönliches Bekenntnis — aus dem Raum des wissenschaftlichen Denkens erfolgen. Wenn wir den Versuch machen, eine Analyse dieses Gebietes aus den Denkformen und den Denkinhalten der wissenschaftlichen Front zu geben, dann müssen wir uns vor dem vorschnellen

Urteil hüten, als wenn hierbei ein Rationalismus am Werke sei. Wissenschaftliches Denken heißt nichts weiter, als daß man Tatbestände scharf ins Auge faßt, die richtigen Fragen an diese heranträgt und dann den Versuch macht, in logischer Denkoporation eine Antwort zu finden. Dabei muß man den Mut zur Klarheit und die Furchtlosigkeit vor Konventionen haben. Versuchen wir dies zunächst mit dem Begriff „Volk und Heimat“.

### *Volk / Heimat / Bauerntum*

Es handelt sich darum, daß der gesamte Herdersche Volksbegriff heute im Feuer der Kritik steht. In den zwanziger Jahren erlebte er eine Renaissance, so daß sich damals eine Volkstumsbewegung außerordentlich stark durchsetzte. Es war das ein Streben zurück zu den Quellen, die man im Volkstum zu sehen glaubte. Das Volkstum, meinte man, sei etwas Urtümliches, aus der Natur Herausgewachsenes. Von daher kam es zu einer Überbewertung von „Volk“ als einem Ursprung. Diese Vorstellung vom schöpferischen Volksgeist ist in dieser Form falsch, heute wissen wir es, daß Volksgut entsteht durch einen ständigen Austausch, durch einen Assimilationsprozeß. Die Vorstellung der genuinen Entstehung einer Volkskultur ist nicht haltbar. Diese Vorstellung hatte Herder ästhetisch abgeleitet aus seiner Entdeckung der Volkspoesen. Für Herder lag über dem Begriff Volk der Glanz der Morgenröte. Morgenröte ist sein eigentliches Symbol für diese Urzeit. Man spürt hier die Verwandtschaft mit Rousseauschem Denken. Aber dies ist auch ein Mangel an Konkretheit und Klarheit der Begriffe. Wenn ich nun als einen zur Kritik Berufenen Friedrich Meinecke zitiere, dann meine ich, ist das ein Zeuge, den man nicht als Rationalisten verdächtigen kann. Er sagt in der „Entstehung des Historismus“, seinem bekannten Werk, über Herder: „Ihm fehlte etwas an der sinnlichen Kraft, um die Gebilde des Lebens und der Geschichte in ihrer ganzen konkreten Bestimmtheit, in ihrer nackten natürlich-geistigen Wirklichkeit zu sehen. Der Realist und der Empiriker kamen bei ihm zu kurz.“

Ich will gleich noch mit einem anderen Zitat fortfahren: „Sein Volkstumsgedanke, entwickelt an den Zeiten der ‚Morgenröte‘, reichte nicht aus, wie er sich selbst sagen mußte, um Leitfaden zum Verständnis der neueren Geschichte zu werden.“ Wenn das schon für das Verständnis der Geschichte bis zur Herderschen Zeit gilt, wieviel mehr nicht heute! Unser Wissen um Geschichte und ihre Tragik ist ein anderes als das des in dem Optimismus der Aufklärungszeit vielfach steckenbleibenden Herder. Heute sind unser Volksbegriff und unsere Volkstumsvorstellung zu verankern in einer modernen Bevölkerungslehre, wie Mackenroth sie gegeben hat. Das ist die Erkenntnisebene des Begriffs Volk, die wir heute betreten müssen und auf der ich stehe.

Die alte Vokabel trägt nicht mehr, sie ist historisch zu sehr belastet. Sie ist auch

belastet „durch das mangelnde Bedürfnis nach begrifflicher Klarheit und Strenge“ (so Meinecke über Herder). Dieser irrationale, sonderbar schwankende Herdersche Volksbegriff hat die Neigung zur Regionalisierung, zur Nationalisierung, zur Abkapselung, zum Eigenbrötlerischen, zur Überheblichkeit. Wir sagen so gerne, daß die drei Kreise Heimat, Volk und Welt sich aufeinander in dieser Reihenfolge aufbauen. Wo steht es geschrieben und wo sind die Erfahrungsbeispiele, daß diese drei kategorialen Stufen als Folge zusammenhängen? Eine Berufung auf Herder nützt hier nichts, es ist ein großer Irrtum, zu meinen, daß Herder Heimat, Volk und Welt als Folge aneinandersetzt. Das Grunderlebnis Herders war die Menschheit. Innerhalb dieser Idee entdeckte er die individuelle Art des Volkes. Er ging also nicht vom innersten Kreis zum äußersten, sondern vom Allgemeinen zum Besonderen. Wenn man meint — das gilt ja als politische Erziehungsidee — daß wir zur Welt gelangen, indem wir uns in die Heimat vertiefen, dann glaube ich, daß dies nicht so ohne weiteres der Fall ist, denn es sind sehr verschiedene Ebenen, namentlich politisch gesehen. Man kann sich tief in die Heimat hineinversenken, ja sogar so tief, daß das Denken in ihr steckenbleibt, aber man hat keine Gewähr, daß man durch Heimat zur Welt gelangt.

Es laufen in Verbindung mit dem alten Volksbegriff klischeehafte Vorstellungen anscheinend unausrottbar weiter. Wenn wir mit der Bevölkerungslehre Mackenroths eine andere Bedeutungsebene Volk betreten, erkennen wir sie leicht. Gerne gebraucht wird z. B. die Wendung vom Bauerntum als Urstand. Heute ist Bauerntum jedoch Betriebswirtschaftslehre.

Ein weiteres Klischee ist die Annahme, daß der Bauer der Mensch ohne Maske sei. Fragt man aber nach den Konventionen auf dem Dorf, nach der Herrschaft des „Man sagt“, dann wird einem bald klar, daß der Mensch ohne Maske viel mehr in den Städten zu finden ist.

Auch ein anderes Klischee stimmt heute nicht mehr, das von der schweren Arbeit des Bauern. Ein Arbeiter, der, am Rande von Groß-Hamburg wohnend, täglich eine Stunde fahren muß, um acht Stunden an einem Fließband zu arbeiten, und dann eine Stunde zurückfährt — ich weiß nicht, wo die schwerere Leistung liegt. Während man früher die Schwere einer Arbeit nach der Last rechnete, muß man sie heute nach dem Verschleiß der Konstitution messen.

Alle diese Klischees sind nicht mehr zu halten. Heute ist der horizontale Ausgleich zwischen Stadt und Land in vollem Fluß, wie auch der vertikale in gesellschaftlichen Sinne. Die alte ständische Gliederung, die im Herderschen Volksbegriff steckt, ist nicht mehr vorhanden.

Das Bedenkliche solcher traditionell weiterlaufenden Vokabeln, die auf alten Bedeutungsebenen stehen, ist ja, daß sie ohne die nötige Trennschärfe, namentlich im Politischen, gebraucht werden. Wenn wir die Frage Volkstum und

Volkskunde in der Grenzpolitik beim Gegner kritisch sehen und ein Buch wie Eskildsens „Grænselære“ scharf ablehnen, dann stehe ich nicht an zu erklären, daß wir die gleiche Kritik auch auf uns selbst anwenden müssen. Wir müssen also eine falsche Bedeutungsebene Volkstum abbauen, damit wir das Volk von heute sehen. Nur so kommen wir zu einem Volksbildungsbegriff von heute.

### *Volksbildungsbegriff inhaltlich gesehen*

Es liegt in dem Begriff Volksbildung zweierlei: einmal, daß das Sachgut der Volksbildung aus dem Volk entstanden ist, daß also der Lehrstoff das Traditionsgut ist, zum anderen liegt in diesem Begriff Volk als Ziel, also Volksbildung als Setzung. Wir müssen die verschiedenen Bedeutungsebenen dieses Begriffs erkennen. Wir können das, glaube ich, am leichtesten, wenn wir einen kleinen historischen Gang antreten.

Im 18. Jahrhundert, als die Vorstellung von der Volksbildung aufkam, war es zunächst der Bildungsgedanke Mensch, Menschheit, der vorherrschte, und das Recht des Individuums auf Teilhabe am Geistigen, damit es geistig frei werde. Im nächsten Jahrhundert kam der Einschlag von Herder her zum Zuge, das Traditionsgut. Dann kam noch anderes hinzu, daß man nun nämlich bei der zunehmenden Wirtschaftsentwicklung einen Menschentypus brauchte, der imstande war, diese Wirtschaft zu tragen und zu entwickeln, der homo faber. Als nun 1870 Deutschland geeint war, ergab sich ein weiterer Einschlag in der Volksbildung. Denn nun brauchte man, um das zusammengeschweißte Staatsgebilde zu sichern, das Staatsbürgervolk. Wenn wir nun fragen, was denn heute in den Volksbildungsidee mitschwingt, dann würde ich meinen, neben der wirtschaftlichen sehr stark die *soziale* Frage. Wir sehen heute, daß die Volksbildungsidee soziologisch bedingt ist, daß sie im gesellschaftlichen Raum steht. Wir wissen weiter, daß der einzelne Mensch, der in diesem Raum steht, ein äußerst gefährdetes Wesen ist, daß er nur ein kleines Pünktchen und daß er in den ihn überlagernden Apparaten nur eine Funktion ist.

Jenachdem, was ich bei einem Gespräch über Volksbildung stärker sehe, das Gewordene, das Ist, oder die Verpflichtung, das Soll, die Vergangenheit oder die Zukunft, jenachdem denke und empfinde ich anders, jenachdem ändert sich auch die Vorstellung von volkstümlicher Bildung. Im 18. Jahrhundert war volkstümlich das Einfache, das Klare, das Wahre, aber auch das Nützliche — also eine Setzung, die auf „Volk“ gerichtet war. Im 19. Jahrhundert galt als volkstümlich, was aus dem Volk stammt, was die Gemeinschaft hervorgebracht hat — Traditionsgut, Volksgut. Wir erkennen zwei Pole. Der Begriff „volkstümlich“ meint das eine Mal eine Form des einzelnen Menschen, in der die Geisteskräfte, das Absolute, wirksam sind. Das andere Mal enthält er die Vorstellung von Volkskräften, Volksgeist, Tradierung des Gewordenen. Ich glaube, es ist unschwer, zu

erkennen, daß diese zweite Linie entstehen mußte im Zusammenhang mit der geistigen Haltung, die man Historismus nennt. Dieser Historismus ist heute durchschaut. Es fehlt jetzt aber ein Ersatz dafür, es fehlt die volle Anerkennung und Wirksamkeit des Absoluten.

### *Polaritäten in der Volksbildung*

Damit komme ich auf schwerwiegende Polaritäten, die mit der Idee Volksbildung heute gegeben sind. Da ist zunächst etwas zu sagen über das Gegensatzpaar Individuum und Gemeinschaft, das in der Volksbildungsidee immer die größte Rolle spielt. Eine Überhöhung des Gemeinschaftsbegriffs möchte ich nicht anraten. Zu meinen, daß wir, wenn wir den Menschen immer in Gemeinschaftsdenken einbetten, ihn zum echten Gemeinschaftswesen machen, halte ich für bedenklich. Ohne Zugang zum eigenen Ich kann man auch keinen Zugang zum anderen finden. Für mich liegt das Zentrum aller Volksbildung im Einzelnen, nicht in der Gemeinschaft. Wenn es mir nicht gelingt, den Einzelnen im Sinne einer Erweckung zu sich selbst zu bringen, kann ich noch und noch Gemeinschaftsformen mit ihm üben, er wird immer nur ein mäßiger Teil der Gemeinschaft werden, ein Mitläufer, auf den man sich nicht verlassen kann.

Weshalb ich weiter raten möchte, den Gemeinschaftsbegriff in der Volksbildungsidee nicht zu überziehen, ist in einer Eigentümlichkeit des Deutschen begründet, der Eigentümlichkeit nämlich, daß er so gerne den Einordnungswillen betätigt. Ich glaube, daß die Vorwürfe, die das Ausland uns in dieser Hinsicht macht, zu Recht bestehen. Wir sollten also nicht so sehr auf Gemeinschaftsexerzitien in der Bildungsarbeit bestehen, als vielmehr darauf, daß wir das Personale entwickeln. Die Person ist die Voraussetzung aller Ordnungen. In ihr liegt der Ansatzpunkt für das Absolute. Nach diesem Absoluten in der Idee Volksbildung müssen wir suchen und dürfen uns nicht zu sehr historisch gewordenen Formen verschreiben.

Damit sind wir dann allerdings stark in die Gegenwart hineingestellt, aber nicht, um uns von ihr überrennen zu lassen, um alles aufzunehmen, was über uns geschüttet wird, sondern um in der Gegenwart unsern Standort zu finden. So fasse ich Gegenwart auf als den Durchgangspunkt des Ewigen. Wir haben keine andere Möglichkeit, zum Ewigen zu gelangen als durch das unmittelbar Gegenwärtige, durch das „Hier und Jetzt“, wie namentlich die Theologen gerne sagen. Auch Goethe hat das schon gewußt, als er nämlich sagte: „Der Augenblick ist Ewigkeit“. Er ist *der* Punkt, wo Vergangenheit und Zukunft aufeinanderstoßen, er ist *der* Punkt, wo jeweils die Entscheidung fällt, aus der man lebt.

Das Absolute kann nach meiner Meinung nur in der „Person“ gefunden werden. Den Begriff der Person möchte ich aber nicht gern verwechselt sehen mit dem humanistischen Begriff der Persönlichkeit. Ich meine, wir müssen, unabhängig von



historischen Inhalten, eine neue Form zu finden versuchen. Vielleicht darf ich sie für den säkularen Raum erst einmal verdeutlichen mit Hebbels Gedicht: „Hab Achtung vor dem Menschenbild, und denke, daß, wie auch verborgen, darin für irgendeinen Morgen der Keim zu allem Höchsten schwillt.“

Ich möchte aber den Begriff Person lieber theologisch festlegen, weil das mein eigener Standort ist, und zwar mit Jesaias „Ich habe dich bei deinem Namen gerufen; du bist mein.“ Hierin liegt der letzte absolute Urgrund für alle Volksbildung.

Darin dürfen wir uns nicht beirren lassen, wenn das Vokabular historisch-politischer Art in der Volksbildungsidee und -auseinandersetzung weiterläuft. Je politischer eine Epoche ist, desto mehr besteht die Neigung, dem Einzelnen entgegenzurufen „Im Namen des Volkes“, d. h., seine Bindung, seine Einordnung zu betonen gegenüber seinem unverlierbaren, unabdingbaren personalen Wert. Ich meine, daß nur die personale Verantwortung zum Menschen und zum Nächsten, zur Gemeinschaft hinführt. So suchen wir denn die Person in einem andern Humanismus, nicht in dem alten ästhetisch-ethisch gerichteten, wie ihn uns der Idealismus beschert hat.

Ich komme auf eine zweite Polarität. Das ist der Gegensatz von Denken und Fühlen, des Rationalen und Emotionalen. Ich weiß um die Schwäche des Deutschen, daß er das Fühlenden mit unklaren Begriffen bevorzugt, daß er es scheut, den Umriß der Dinge scharf zu sehen und seine Entscheidung logisch zu finden. Bei dieser seiner Neigung zum Emotionalen, zum Gefühl, beweist er gerne Pathos. Die heutige Jugend wird durch das Pathetische der Väter und Großväter nicht mehr angesprochen, darum sollten wir das „Denken“ mehr zum Zuge bringen und das kritische Vermögen schulen. Ich glaube nicht, daß dazu das Diskussionsgeplätscher geeignet ist, das man heute so gerne hervorruft, und wobei so gerne das Geltungsbedürfnis mitspielt. Das sollten wir möglichst abzubauen versuchen, um zum ernst zu nehmenden Gespräch zu kommen.

Die logische Fähigkeit zum Denken kann es nicht bei jedem in gleichem Grade geben, aber wir sollten die Verantwortung vor dem Denken lernen und lehren, damit wir nicht einfach auf Entscheidungen losstürzen nach Gefühlen und Bildern, wie es leider heute die meisten Menschen tun. Wir haben seit der Entdeckung des Unterbewußten die fatale Neigung, das Bildhafte, die Symbole, stärker zu bewerten als das rationale Vermögen. Ich glaube, daß wir alle Ursache haben, das bloße Bilddenken aufzulösen.

Ein Wort zu einer dritten Polarität: Natur und Geist. Wir alle wissen, daß Naturwissenschaft und Technik heute mit 90 Prozent herrschen und daß die Geistesdisziplinen sehr viel weniger gelten. Trotzdem braucht man Naturwissenschaft und Technik in der Volksbildung nicht als Schreckgespenst anzusehen. Man kann sie sehr wohl vertiefen, sollte aber nicht aus jedem

technischen Vorgang eine Weltanschauung machen, um mit diesem „deus ex machina“ in der Religion zu landen. Man sollte technische Dinge technisch behandeln und den letzten Urgrund anderswo stehenlassen.

Zur vierten Polarität: In unserer gegenwärtigen, stark technischen Entwicklung nähern sich zwei andere Pole, die gern getrennt gesehen werden: Theorie und Praxis. Denken und Tun rücken sich heute näher, nicht bloß in den technisch-wissenschaftlichen Fächern, wo die angewandte Forschung eine Rolle spielt, sondern auch in den geistigen Bereichen. Jene Denkart, die losgelöst im Metaphysischen schwebt, ohne Entscheidungen zu treffen, schätzen wir heute nicht mehr. Der Theologe Tillich hat in seiner „Systematischen Theologie“ ganz richtig gesagt, daß wir heute einen anderen Denktypus haben, namentlich bei jungen Menschen; er spricht vom „instrumentalen Denken“, d. h. einer engeren Verbindung von Denken und Ziel.

Und nun zur letzten Polarität: Gesellschaftskultur — Volkskultur. Dieser Gegensatz hat eigentlich nur noch einen historischen Aspekt, in den heutigen soziologischen Tatsachen ist er nicht mehr zu begründen, also müssen wir ihn aufgeben. Wenn wir aber heute noch eine verschiedene Akzentierung der Kultur und der Volksbildung sehen, so liegt das eben daran, daß man immer noch mit historischen Überbleibseln arbeitet, die in Wirklichkeit nicht mehr sind und sein sollten.

### *Forderungen an uns selbst*

Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen: die Forderungen an uns selbst. Wenn wir den Unterschied der Zeit nach dem ersten und zweiten Weltkrieg bedenken, so ist er mit den Worten Revolution und Restauration angedeutet. Eine Revolution setzt ein Neues und will dieses in der Zukunft verwirklichen. Von daher kam ein gewisser Schwung in den zwanziger Jahren. Nach dem zweiten Weltkrieg hatten wir einen Zusammenbruch, ein Chaos. Nun kam es darauf an, in dem Chaos eine Ordnung herzustellen, damit der Einzelne wieder eine Daseinsmöglichkeit bekam. So überwog nach dem zweiten Weltkrieg die Wiederherstellungstendenz. Darin liegt es begründet, daß wir heute soviel restaurative Züge entdecken. Wir müssen aber, das ist die Forderung an uns, auf das Neue gerichtet bleiben. Wir müssen alte Prägungen, altes Lehrgut immer wieder von daher überprüfen. Goethe hat einmal ein erschütterndes Wort gesagt: „Wir alle leben vom Vergangenen und gehen am Vergangenen zugrunde.“ Er war sich also bewußt, daß zuviel Tradition in Konvention umschlagen kann.

Der Konventionalismus ist die Gefahr der augenblicklichen Situation. Von ihm sagt Tillich: „Der Konventionalismus bejaht die sozialen und persönlichen Formen. Der konventionelle Formalismus fordert automatischen Gehorsam gegenüber den einmal akzeptierten Verhaltensweisen. Seine erschreckende Macht in sozialen

Beziehungen, in der Erziehung und in der Selbstdisziplin läßt ihn zu einer tragischen Macht in der gesamten Menschheitsgeschichte werden. Er versucht, die angeborene Vitalität und Kreativität jedes neuen Wesens und jeder neuen Generation zu zerstören. Er lähmt das Leben und ersetzt Liebe durch Gesetz.“

Wenn wir uns abschließend noch einmal fragen: Müssen wir unsere Vorstellungen von der Volksbildung berichtigen? so meine ich: ja, und zwar auf folgende Weise:

1. *wir müssen sie sehr ernst nehmen,*
2. *wir müssen die Spaltung Kultur und Volksbildung überwinden,*
3. *wir müssen historische Belastungen abwerfen,*
4. *wir müssen erkennen, daß Rettung nicht in Inhalten und Methoden allein liegt,*
5. *wir müssen die letzten Grundlagen finden — das Personale — das Absolute. —*

Das möge geschehen im Geiste der Wahrheit und mit nüchterner Liebe.

## Der Verkehr zwischen Nord und Süd

Anno 1941, während der Besatzungszeit Dänemarks, wurde der erste Spatenstich für die Verwirklichung der „Vogelfluglinie“ getan. Der Zeitpunkt war nicht ohne Bedeutung: für lange Zeit blieb dieses große Verkehrsprojekt im Urteil der dänischen Öffentlichkeit mit der Ära Hitler verbunden. Mit der Kapitulation der deutschen Wehrmacht ging den Dampfwalzen die Puste aus, die Betonmischmaschinen blieben stehen, Viadukte erhoben sich torsoartig gegen den wetterleuchtenden Himmel, der Löwenzahn regierte auf der dänischen Insel Lolland, wo der große Plan sich durch die Hügel gefressen hatte.

### *Die „Vogelfluglinie“*

Es ist nicht ohne Interesse, sich der Gesichtspunkte zu erinnern, die Anno 1941 zugunsten der „Vogelfluglinie“ geltend gemacht wurden. Die Präambel des Vorhabens war zweifellos die noch in später Blüte stehende Politik der „Zusammenarbeit“ mit Deutschland, die sich gern eines solchen utopischen Gegenstandes bemächtigte, um in Berlin den Eindruck zu verstärken, daß man an den großräumigen Europa-Plänen Hitlers partizipiere — ohne sich jedoch anderweitig zu engagieren. Doch auch die immer ernster werdende Beschäftigungslage regte zu den arbeitsintensiven Plänen an.

Man kann sagen, daß es die Straßen Hitlers waren, an denen man baute. Aber auch Napoleons Straßen waren notwendige Straßen. Freilich konnte man zu jener Zeit nicht wissen, daß die Teilung Deutschlands eines Tages das Projekt noch weiter in den Vordergrund rücken würde. Erst diese Teilung verschob das Schwergewicht des Verkehrs zwischen Nord und Süd von der Richtung auf die große Verkehrsspinne Berlin in die direkte Richtung Westen. Die erste praktische Konsequenz daraus wurde gezogen, als am 14. Juli 1951 die neue Fährverbindung Gedser-Großenbrode eröffnet wurde.

Wenn solche Gedanken überhaupt reale Gestalt haben annehmen können, so liegt es am Vorhandensein der „Storströms“brücke zwischen den beiden Inseln Falster und Seeland. Wer erst den Sprung nach Falster unternommen hat, sei es von Warnemünde nach Gedser oder von Großenbrode nach Gedser, vor dem liegt die geradlinige, ununterbrochene Verkehrslinie nach Kopenhagen, mit dem Anschluß nach Malmö und weiter nordwärts nach Helsingör mit dem Anschluß nach Hälsingborg. Die großen Vogelzüge aber überfliegen statt dessen Fehmarn und Lolland, um nach Falster zu gelangen.

### *Was schon geschafft war*

Knapp neun Jahre nach der Kapitulation, im Februar/März 1954, mußte das dänische Folketing sich mit der Frage befassen, was mit den weitgehend stillgelegten Straßenarbeiten auf Lolland zu geschehen habe. Nach dem Projekt sollte sich eine Autobahn mit zwei je 9 m breiten Fahrbahnen zwischen Rödby-Hafen und der „Storströms“brücke erstrecken. Das Unbehagen über den Ursprung des Projekts hatte sich inzwischen gelegt. Die dänischen Parlamentarier stellten fast erstaunt fest, was schon geschafft war:

Auf der Teilstrecke Rödby-Hafen bis Maribo waren alle Erdarbeiten und Bauten fertig und einzelne Teilstrecken waren mit Beton belegt. Auf der sich anschließenden Teilstrecke Maribo-Saksköbing waren die Erdarbeiten fast abgeschlossen, und gewisse Bauwerke standen vor der Fertigstellung. Bisher hatte der dänische Staat dafür 19,7 Millionen Kronen, rund 12 Millionen DM, ausgegeben. Zweifellos konnte man diesen Betrag nicht einfach in den Schornstein schreiben.

Die Teilstrecke Rödby-Hafen—Saksköbing war auch keineswegs gering zu achten. Sie umfaßt mehr als die Hälfte der Gesamtstrecke Rödby-Hafen—„Storströms“brücke. Weiter machte sich günstig bemerkbar, daß sich ostwärts von Saksköbing der Anschluß an die Hauptverkehrsstraße Nr. 7 herstellen ließ. Bei Fertigstellung der Teilstrecke Rödby-Hafen—Saksköbing konnte damit der durchgehende Verkehr bis zur „Störströms“brücke und weiter nach Seeland bereits sichergestellt werden.

Die Vorlage des dänischen Verkehrsministers vom 22. Februar 1954 war strukturell eine merkwürdige Erscheinung. Formell beantragte er eine Einschränkung gegenüber dem vom 17. April 1941 — eben in jener Zeit der Besetzung — datierten Gesetz über die „Vogelfluglinie“, das einen vollen Ausbau der Autobahn vorsah. Praktisch aber beantragte er die Weiterführung des Projekts in einem allerdings vergleichsweise begrenzten Rahmen, wie es die Situation erforderlich zu machen schien.

Auf der Teilstrecke Maribo—Saksköbing sollte die eine der beiden 9 m breiten Fahrbahnen fertiggestellt und durch eine Anschlußstraße an die Hauptverkehrsstraße Nr. 7 ostwärts von Saksköbing ergänzt werden. Zum andern sollte — „falls eine Verkehrsverbindung über Rödby-Hafen nach Deutschland hergestellt wird“ — ein entsprechender halbseitiger Ausbau der Teilstrecke Rödby-Hafen—Maribo folgen. Diese Vollmachten *erhielt* der dänische Verkehrsminister. Bedeutete diese „Einschränkung“ nun, daß das Gesamtprojekt der Autobahn, mit zwei neun Meter breiten Fahrbahnen, aufgegeben war? Ganz offensichtlich *nicht*. Der Gebietsstreifen auf der Gesamtstrecke steht durch Enteignung dem dänischen Staat zur Verfügung. In den Erläuterungen zur Vorlage, die zum Gesetz

erhoben wurde, hieß es ausdrücklich, daß der Gebietsstreifen ungeschmälert in der Hand des Staates bleiben solle, „so daß er“, wie wörtlich bemerkt wurde, „einmal in der Zukunft eventuell für Straßenanlagen ausgenutzt werden kann“.

### *Schwerpunkt: Eisenbahn*

Die Straßenbauten freilich sind nur *eine* Seite des Projekts „Vogelfluglinie“. Der eigentliche Schwerpunkt der darüber geführten Verhandlungen liegt auf der *anderen* Seite, dem Bahnverkehr. Nach vierzehnmonatigen Beratungen kam im Herbst 1955 eine Sachverständigenkommission der Deutschen Bundesbahn und der dänischen Staatsbahnen zu einem Schluß. Sie legte eine Denkschrift vor, wonach die „Vogelfluglinie“ vier Jahre nach erfolgter Bewilligung der erforderlichen Mittel verwirklicht sein kann. Aus der Denkschrift ergibt sich folgendes Bild:

Das Projekt, das für die Bundesrepublik am kostspieligsten ist, ist eine Hochbrücke über den Fehmarnsund. Der Brückenbau selbst kostet 19,4, die Anlage der Brückenrampen 18,8 Millionen DM. Mit Rücksicht auf den starken Schiffsverkehr durch den Fehmarnsund — 11 000 Schiffe pro Jahr — halten die Sachverständigen andere Lösungen als die einer Hochbrücke nicht für vertretbar. Sie wird eine Höhe von 26 m über dem Meeresspiegel haben, und der Durchfahrtsbogen soll mindestens 120 m breit sein. Gedacht ist an einen zweistöckigen Brückenbau, zuoberst mit einer insgesamt 12,5 m breiten Fahrbahn, zuunterst mit einer 6 m breiten Gleisanlage. Der Steigungsgrad der Straßenrampen beträgt 25:1000, der Eisenbahnrampen 8:1000.

Mit einem Kostenaufwand von insgesamt 31,7 Millionen DM — 17,8 für die Hafenanlagen und 13,9 für den Fährbahnhof — soll 1200 m östlich der ursprünglich vorgesehenen Stelle bei Puttgarden ein neuer Fährhafen entstehen. Die Erwägungen waren stark von der Sandflucht an der Fehmarnküste beeinflusst. Die schleswig-holsteinischen Wasserbaubehörden hatten mit Rücksicht darauf ursprünglich Westermarkelsdorf an der Nordwestspitze der Insel vorgeschlagen. Man einigte sich aber auf einen neuen Punkt bei Puttgarden, teils, weil die Fährroute nach Westermarkelsdorf um 3,5 Kilometer länger geworden wäre, und teils, weil die Eisenbahnlinie und Autobahn über Fehmarn einen großen Bogen nach Nordwesten hätte beschreiben müssen.

Eisenbahnlinie und Autobahn zwischen der neuen Hochbrücke und dem neuen Fährhafen verursachen die restlichen Kosten von insgesamt 20,8 Millionen DM, wobei jede etwa die Hälfte verschlingt. Die Eisenbahnlinie — eingleisig — verläuft südlicher als in dem ursprünglichen Objekt von 1941, sie durchschneidet die Insel fast schnurgerade von der Hochbrücke über Burg bis Puttgarden. Die Autobahn wird nördlich der Eisenbahnlinie angelegt, mit 7 m breiten Fahrbahnen und Radfahrwegen. Von der Hochbrücke — die ebenfalls südlicher liegt als 1941 geplant — biegt die Autobahn schnell in die Linienführung des ursprünglichen

Projekts ein.

Die Gesamtkosten des Projekts betragen seitens der Bundesrepublik 90,7 Millionen DM. Wenn Dänemark demgegenüber mit umgerechnet 68,1 Millionen DM wekommt, so täuscht diese Zahl insofern, als Dänemark bereits erhebliche Anlagen der „Vogelfluglinie“ finanziert hat. An erster Stelle steht das Pendant zur Hochbrücke über den Fehmarnsund: die „Storströms“brücke zwischen den Inseln Falster und Seeland, die — bereits 1937 in Betrieb genommen — zusammen mit einer neuen Zugbrücke über den Masnedsund und den Straßen- und Gleisanlagen 24 Millionen DM kostete. Dagegen sind die auf Lolland entstandenen Kosten eingerechnet. Die Balance beträgt also, so gerechnet, 90,7 Millionen zu 92,1 Millionen DM.

Die Kosten Dänemarks ergeben sich mit rund 14 Millionen DM aus dem Bau eines neuen Fährhafens in Rödby-Hafen östlich des bestehenden kommunalen Hafens, wobei für beide eine gemeinsame Einfahrt bestehen bleibt. Ebenso wie auf deutscher Seite sind zwei Anlegestellen vorgesehen. Der Fährbahnhof verschlingt dazu rund 10 Millionen DM. Der restliche Aufwand ergibt sich aus Gleis- und Straßenarbeiten auf Lolland sowie aus dem Bau einer neuen Eisenbahnbrücke über den Guldborgsund bei Nyköbing/Falster. Dänemark ist insofern finanziell besser daran, als seit 1941 von jedem nach Dänemark eingeführten Liter Benzin 1 Öre auf das Konto „Vogelfluglinie“ gegangen ist.

### *Verwirklichung in drei Stufen*

Die Denkschrift der Sachverständigenkommission wurde bei einer Verhandlung am 16. November 1955 in Kopenhagen zwischen den Chefs der Deutschen Bundesbahn und der dänischen Staatsbahnen — unter Teilnahme der Chefs der schwedischen und norwegischen Staatsbahnen — „im großen und ganzen gutgeheißen“. Unser Wissen darüber stammt aus einer Pressemitteilung des Chefs der dänischen Staatsbahnen, *P. E. N. Skov*, der auch die abgebildete Verkehrskurve beigegeben war. Skov teilte mit, daß man sich darüber geeinigt habe, den zuständigen Ministerien folgenden Stufenplan vorzulegen:

1. Die Deutsche Bundesbahn und die dänischen Staatsbahnen sind sich darüber einig, daß die „Vogelfluglinie“ als Endziel angestrebt werden soll.
2. Die Häfen von Rödby und Puttgarden sollen gebaut werden, sobald die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung gestellt werden können, sollen aber vorerst nur auf der Überführung von Autos basiert werden. Für diese Überführungen wird eine der Fähren der Gedser-Großenbrode-Route abgegeben, jedoch vorerst nur in den Sommermonaten. Um diesen Autoverkehr abwickeln zu können, wird die Deutsche Bundesbahn ihren Fährverkehr über den Fehmarnsund ausbauen.
3. Die dänischen Staatsbahnen werden anschließend darauf hinarbeiten, daß

auch der Eisenbahnverkehr von Gedser nach Rödby verlegt wird, um die Vorteile zu gewinnen, die eine kürzere Eisenbahn-Fährverbindung zwischen Rödby und Großenbrode bietet. Diese Route wird nur rund 50 km lang sein, gegenüber den 69,5 km der Route Gedser—Großenbrode. Gleichzeitig wird die Deutsche Bundesbahn auf die Förderung des Ausbaus der Anlagen von Großenbrode über Fehmarn nach Puttgarden hinarbeiten.

4. Das nächste Baustadium und damit die Vollendung der „Vogelfluglinie“ wird im Bau einer festen Verbindung über den Fehmarnsund sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Eisenbahnverkehr bestehen. Die darüber vorliegenden Projekte wurden genau geprüft, und andere Vorschläge werden erörtert.

### *Mögliche Bedenken*

In dieser Verlautbarung vom 16. November 1955 erscheint die Durchführung der „Vogelfluglinie“ also als eine bereits stufenmäßig zu erfassende, zwischen den beteiligten Eisenbahnen *beschlossene* Sache, was freilich keineswegs zu bedeuten braucht, daß die übergeordneten Instanzen — Verkehrsministerien und gesetzgebende Versammlungen — die erforderlichen Investitionen bewilligen. Vielmehr hat man den Eindruck, daß von diesem höheren Niveau her — weniger in Dänemark als in der Bundesrepublik — nicht unerhebliche Bedenken bestehen. Versuchen wir einmal anzudeuten, welche Fragen grundsätzlichen Charakters sich ergeben können:

*Erstens:* Die Teilung Deutschlands kann als Kriterium für langfristige Verkehrsplanungen nicht zugrunde gelegt werden. Das verbietet sich schon aus politischen Gründen. Aber auch ohne eine *schnelle* Wiederherstellung der staatlichen deutschen Einheit wäre in absehbarer Zeit eine solche Entspannung theoretisch denkbar, daß der Nord-Süd-Verkehr zu einem Teil in das traditionelle „Bett“ Gedser-Warnemünde zurückfließen würde.

*Zweitens:* Verkehrsabziehend könnte auch die Fährverbindung zwischen Trelleborg an der Südspitze Schwedens und Saßnitz auf Rügen wirken. Diese Route wird von sowjetzonaler Seite deutlich favorisiert. Aber auch Schweden hat sich nicht gescheut, für diese Route die größte Fähre der Welt in Auftrag zu geben, die im Frühjahr 1958 in Helsingör fertig wird.

*Drittens:* Die Relation zwischen der „Vogelfluglinie“ einerseits und der altbewährten Verkehrsverbindung über Kupfermühle/Krusau, Kleiner und Großer Belt andererseits bedarf einer genauen Erwägung, besonders im Hinblick auf eine Intensivierung der Belt-Überfahrt und auf die Möglichkeit des späteren Baus einer Brücke über den Großen Belt.

### *Das Projekt Öresundbrücke*



Während wir die Beteiligten mit solchen Überlegungen zunächst einmal alleinlassen, wenden wir uns hier dem großen Projekt einer Öresundbrücke zu, von dem man mit sehr großem Recht behaupten kann, daß es ein legitimes Kind der „Vogelfluglinie“ ist. Aus dem Stadium theoretischer Erörterungen kam das Projekt heraus, als drei dänische und drei schwedische Unternehmerfirmen in trauter Gemeinschaft 1953/54 als Silvestergeschenk einen fertigen Plan überreichten. Die Gesamtkosten berechneten sie auf 465 Millionen dänische Kronen, etwa 280 Millionen DM.

Trotz der beachtlichen Höhe dieses Investitionsbedarfs vermochte die Finanzierungsfrage keine Depression hervorzurufen. Der große Vorteil der Öresundbrücke — im Gegensatz zu einer Brücke über den großen Belt — ist ja die Beteiligung zweier Staaten. Sie sollten zusammen 50 Prozent der Kosten aufbringen, während die Unternehmerfirmen mit Hilfe der Großbanken für die übrigen 50 Prozent aufkommen wollten. Da die Verwirklichung des Plans 75 000 Tonnen Stahl und Eisen verschlingen würde, hielt man mit Recht auch internationale Investitionen keineswegs für ausgeschlossen.

Von der Insel Amager aus, auf die sich Groß-Kopenhagen ausdehnt, sollte ein Tunnel zur Insel Saltholm gebaut werden, die etwa drei Kilometer weit draußen im Öresund liegt. Die Autofahrer — und nur an sie war gedacht — sollten dann Saltholm auf einer Dammstraße überqueren und so eine Hochbrücke erreichen, die mit einer Länge von 6,3 km geplant war. Die Hochbrücke mündete nach dem Plan südlich der Stadt Limhamn in Schonen ein. Die Gesamtlänge des Projekts — mit den Zufahrtsdämmen — betrug 18 km. Der Tunnel sollte eine Tiefe von 12 m, die Hochbrücke maximal eine Höhe von 50 m erreichen.

### *Eisenbahn oder nicht*

Die Achillesferse dieses Plans war die Beschränkung auf den reinen Autoverkehr auf zwei Fahrbahnen von je 7 m Breite. Damit konnten sich die Staatsbahnen der beiden beteiligten Länder unter keinen Umständen zufriedengeben. Die Generaldirektoren der dänischen und schwedischen Staatsbahnen äußerten sich bereits am 9. Januar 1954 in einer ausführlichen Presseverlautbarung. Darin wurde dargetan, daß die Errichtung einer reinen Autoverbindung derartig nachteilige finanzielle Folgen für die Staatsbahnen haben müßte, daß der Staat nicht dazu beitragen könne.

Warum aber war eine Erweiterung des Unternehmer-Plans nicht möglich? Erst einmal hätten Tunnel und Hochbrücke wesentlich erweitert werden müssen. Vor allem aber hätte der Eisenbahnanschluß den Bau eines Tunnels von Amager unter dem Kopenhagener Hafen erfordert. Die Eisenbahnzüge wären dann immer noch in völlig verdrehter Richtung beim Hauptbahnhof angekommen, was kostspielige Anschluß- und Gleisanlagen erforderlich gemacht hätte. In jeder Beziehung lief es

bei diesem Gedanken den Eisenbahn-Sachverständigen kalt über den Rücken. Stattdessen schlugen sie eine Hochbrücke unmittelbar nördlich von Helsingör vor, und zwar als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke. Sie erklärten, daß die Untersuchungen nicht soweit gediehen seien, daß man die Anlagekosten genau umreißen könne. Der Brückenbau von Küste zu Küste wurde jedoch auf weniger als 600 Millionen Kronen, etwa 360 Millionen DM, geschätzt. Die erforderlichen Anschluß- und Gleisanlagen wurden im Vergleich zum Unternehmer-Plan auf „nur einen Bruchteil“ beziffert. Die Staatsbahnen von Dänemark und Schweden bildeten einen Arbeitsausschuß, um den Plan zu entwickeln.

In dieser Presseverlautbarung — die auf eine Zusammenkunft der Chefs der dänischen und schwedischen Staatsbahnen folgte — wurde abschließend ausdrücklich auf den Zusammenhang zwischen Öresundbrücke und „Vogelfluglinie“ hingewiesen. Durch einen Brückenbau werde letztere noch notwendiger, wenn der Transitverkehr auf zufriedenstellende Weise durchgeführt werden solle. Auch von politischer Seite wurde dieser Zusammenhang unterstrichen. So erklärte der später verstorbene dänische Regierungschef *Hans Hedtoft*, es werde gleichzeitig notwendig sein, die Entscheidung über die „Vogelfluglinie“ zu beschleunigen.

Die Initiative in der Frage der Öresundbrücke hatte schließlich zur Folge, daß unter dänischer und schwedischer Beteiligung ein alle Verkehrsinteressen berücksichtigender „Öresundausschuß“ gebildet wurde, der beide Linienführungen untersuchen sollte. Schon im Frühjahr 1955 konnte der „Öresundausschuß“ der Öffentlichkeit einen kleinen Einblick in die behandelten Pläne geben. Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß dieses Gremium anerkannter Experten inzwischen über fertige Pläne für eine feste Verbindung der beiden Öresundküsten miteinander verfügt. Die Verwirklichung der „Vogelfluglinie“ würde mutmaßlich im Laufe verhältnismäßig kurzer Zeit auch zum Bau der Öresundbrücke führen. Rödby-Hafen—Puttgarden wäre dann der einzige Graben auf der Gesamtstrecke zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien.

### *Am Großen Belt*

Daß die dänischen Verkehrsfachleute Öresundbrücke und „Vogelfluglinie“ im Zusammenhang miteinander sehen, ergibt sich schon aus den Flaschenhälsen auf der altbewährten Route über den Großen und den Kleinen Belt, die ja nicht primär den Charakter einer internationalen Verbindung hat, sondern das dänische Inselreich in Ost-West-Richtung zusammenhält und miteinander verbindet. Hier erhebt sich die Frage einer Brücke über den Großen Belt, die in der Diskussion in Dänemark verständlicherweise immer wieder eine so große Rolle spielt. Zuvor aber etwas über Brücken im allgemeinen:

Was Brücken berühmt macht, ist in der Regel weniger ihre Länge als vielmehr die

Kühnheit ihrer Konstruktion, insbesondere ihre größte Spannweite. So ist die vor rund 70 Jahren erbaute Brücke über den Firth of Forth, die nicht länger ist als die Brücke über den Kleinen Belt, dadurch zu einer Sehenswürdigkeit geworden, daß ihre beiden Brückenbogen, die sich in der Mitte auf eine Insel stützen, je 500 m lang sind. Eine entsprechende Spannweite hat die Brücke im australischen Sidney. Die größte Spannweite aller Brücken hat die weltbekannte Golden Gate Bridge in San Francisco mit 1280 m.

Handelt es sich aber um die totale Länge der Brücken, so liegt Dänemark zweifellos in der Spitzengruppe. Die Brücke über den Kleinen Belt ist 1,2 km lang, die „Storströms“brücke 3,2 km. Nun beachte man aber den Sprung zur Öresundbrücke: nach dem Unternehmer-Plan 6,3 km. Und schließlich den Sprung zur Brücke über den Großen Belt: 18 km an der schmalsten Stelle, zwischen Nyborg und Korsör. Schon daraus wird auch dem Laien klar, was die Sachverständigen sagen: daß eine Brücke über den Großen Belt am äußersten Rand des heute technisch Möglichen liegen würde.

### *Private Pläne*

Darin liegt eine natürliche Begründung der Tatsache, daß die Pläne für eine Öresundbrücke viel konkreter sind als die zumeist vagen Vorschläge für eine Verbindung über den Großen Belt. Bevor wir auf die offiziellen dänischen Erwägungen zu sprechen kommen, wollen wir zwei private Pläne erwähnen, die dem Verfasser bekanntgeworden sind:

1. Den Vorschlag eines Tunnelbaus zwischen Reersö und Kerteminde, also nördlich der heutigen Fährroute Korsör—Nyborg, haben die beiden Diplomingenieure Professor *N. J. Dahl* und *Ole Remfeldt* unterbreitet; die Verlagerung erfolgt mit Rücksicht auf geringere Wassertiefen. Der Vorschlag sieht vor, einen unter Wasser schwimmenden, in bestimmten Abständen verankerten Tunnel aus jeweils 20 m langen Rohrelementen — Öffnung 6,5 m — zu montieren. Der Tunnel soll von elektrischen Spezialzügen durchfahren werden. Der erste Tunnel würde 210 Millionen Kronen, gleich etwa 126 Millionen DM, kosten. Vier wären das Endziel, Gesamtpreis 800 Millionen Kronen, gleich etwa 480 Millionen DM.

2. Demgegenüber hat cand. mag. *C. E. Andersen* den Bau einer Hängebrücke ausschließlich für Autoverkehr zwischen Korsör auf Seeland und der im Großen Belt liegenden kleinen Insel Sprogö vorgeschlagen. Er macht geltend, daß eine Eisenbahnbrücke nur einen Steigungsgrad von 1 Prozent haben könne. Auf dieser Strecke müsse sie daher eine Länge von 12 bis 13 km haben. Autos aber könnten derartige Steigungsgrade überwinden, daß eine Länge der Brücke von 2 bis 3 km genüge. Die weitere Verbindung will Andersen durch einen Dammbau zwischen Sprogö und Halskov-Rev auf der Fünenseite herstellen. Die Hängebrücke glaubt

er für reichlich 100 Millionen Kronen, gleich etwa 60 Millionen DM, bauen zu können.

### *Eine Kommission tagt*

Nun gibt es aber von Staats wegen seit dem Herbst 1952 eine „Große-Belt-Kommission“, die sich durch drei Sachverständigen-Ausschüsse ergänzt hat, den „Techniker-Ausschuß“, den „Prognose-Ausschuß“ und den „Alternativ-Ausschuß“. Die Techniker stellen Berechnungen an, die Prognose-Mitglieder suchen die zukünftige Verkehrsentwicklung zu ergründen und die Alternativ-Mitglieder suchen nach den Auswegen, die *ohne* Brückenbau zu finden sind. Die Gesamtkommission tagt bezeichnenderweise selten. Sie will in diesem Frühjahr eine Denkschrift abgeben, in der die verschiedenen Möglichkeiten umrissen werden sollen, ohne daß Stellung genommen wird.

Soweit bekannt, wird ein Projekt im Mittelpunkt stehen, zunächst einmal eine tiefliegende Brücke — 40 bis 50 m über dem Meeresspiegel — zwischen der vorspringenden Halbinsel Knudshoved auf der Fünenseite und der kleinen Insel Sprogö im Großen Belt zu bauen. Sie würde rund 400 Millionen Kronen, etwa 240 Millionen DM, kosten. Auf Sprogö müßten dann Fährhäfen angelegt werden. Auf der verkürzten Strecke Sprogö-Korsör könnten die Fähren die dreifache Zahl von Überfahrten bewältigen als heute. In ferner Zukunft käme dann eine Hochbrücke über diese letzte Strecke in Frage. Kostenpunkt: 1 Milliarde Kronen, etwa 600 Mill. DM.

Aus diesen finanziellen Relationen geht eindeutig genug hervor, warum der dänische Staat — der hier mit einem Nachbarland nicht teilen könnte — sehr zurück= hält. Es gibt zwar in Dänemark begeisterte Anhänger eines Brückenschlages über den Großen Belt genug, die sich zu Äußerungen versteigen wie: die Brücke braucht an Steuern keine 5 Öre zu kosten, alles kommt durch Auto- und Waggonabgaben herein. Aber es handelt sich ja nicht nur um ein Finanzierungsobjekt. Beschränkte sich die Aufgabe darauf — und wäre die technische Seite gelöst —, so wäre das Problem sicherlich zu bewältigen.

Geht man aber davon aus, daß das Gesamtprojekt 1,4 Milliarden Kronen, etwa 840 Millionen DM, kosten würde, so muß man hinzufügen, daß ein sehr erheblicher Teil davon für Stahl und Eisen verwendet werden müßte. Solche Einfuhren wären bei dem traditionellen, zumal aber bei dem gegenwärtigen Stand der dänischen Devisenbilanz völlig untragbar. Auch arbeitsmäßig — allein etwa 6000 feste Arbeitsplätze direkt am Brückenbau — wäre das Projekt bei der im Sommer herrschenden Vollschaftigung schwer zu bewältigen. Jedenfalls aber müßten solche devisen- und arbeitsmäßigen Wirkungen eintreten, daß die dänische Gesamtwirtschaft nachhaltig beeinflußt würde. Der Bissen ist einfach zu groß.

### *Knudshoved — Halskov*

Dementsprechend beherrschen von Staats wegen die Alternativlösungen das Feld. Am 22. Februar 1954, gleichzeitig mit der Vorlage über die Autostraße auf Lolland im Zuge der „Vogelfluglinie“, brachte der dänische Verkehrsminister im Folketing den Vorschlag ein, eine neue Autofahrverbindung über den Großen Belt im Zusammenhang mit den bestehenden zu schaffen. Die Route soll von Knudshoved, an der Spitze der Nyborg vorgelagerten Landzunge, nach Halskov, nordwestlich von Korsør, führen, der genaue Punkt heißt Revkrogen. Die Strecke ist nur 18,9 km lang, gegenüber 25,0 km von Nyborg nach Korsør.

Die Arbeiten sind längst im vollen Gange, so daß hier in absehbarer Zeit eine fühlbare Entlastung am Flaschenhals Großer Belt entsteht. Dies um so mehr, als gleichzeitig für diese Route eine neue Fähre zum Preise von rund 20 Millionen Kronen, gleich 12 Millionen DM, im Bau ist, die in zwei Stockwerken 200 Autos pro Mal mitnehmen kann und auch „Halskov“ heißt. Diese Investitionen — wie die jährlichen dänischen Staatsbewilligungen für die Fährroute über den Großen Belt — sind der beste Beweis dafür, daß das Projekt einer Brücke über den Großen Belt — oder auch nur einer Teilbrücke — auf lange Zeit in Wolkenkuckucksheim liegt, im Gegensatz zum Projekt einer Öresundbrücke, das Hand und Fuß hat.

### *Interessante Vergleiche*

Hier kehren wir insofern zur „Vogelfluglinie“ zurück, als die Vergleiche, die von den Sachverständigen gezogen worden sind, nicht uninteressant sind. Im Vergleich zur altbewährten Route über Kupfermühle/Krusau—Kleiner und Großer Belt verkürzt sich die Strecke zwischen Hamburg und Kopenhagen für die Eisenbahn um 160 km und für den Straßenverkehr um 143 km. D-Züge sparen drei Stunden im Vergleich zur Strecke über Flensburg und Fredericia. Ein PKW spart bei 60 Stunden-km zwei Stunden 15 Minuten, in Geld 9 DM beim Benzin und 27 DM bei den übrigen Kosten.

In einem Punkt steht das absolute Prä der „Vogelfluglinie“ von vornherein fest: die internationalen D-Züge werden zweifellos zu fast hundert Prozent auf dieser Linie verkehren, wie ja auf diesem Gebiet die Route Großenbrode—Gedser sich bereits als besonders attraktiv gezeigt hat. Es ist daher ganz natürlich, daß es die Deutsche Bundesbahn einerseits und die nordischen Staatsbahnen andererseits sind, die an der Verwirklichung der „Vogelfluglinie“ besonderen Anteil nehmen und sich prinzipiell dafür entschieden haben.

Sehr viel komplizierter liegen die Dinge bezüglich des Straßenverkehrs. Vergleiche kann man heute nur mit der vorhandenen Route Großenbrode—Gedser ziehen. Die Sachverständigen rechnen mit Autoeinheiten: 1 LKW gleich 2 Einheiten, 1 Bus gleich 2 Einheiten, 1 PKW gleich 1 Einheit. Im Betriebsjahr

1954/55 bewältigte die Überfahrt Großer Belt nicht weniger als 561 000 Autoeinheiten, während über Großenbrode—Gedser und umgekehrt nur 75 600 Autoeinheiten befördert wurden. Im Güterverkehr nicht anders: 350 000 Waggons über den Großen Belt, 18 350 über Großenbrode—Gedser und umgekehrt.

Auf Grund eingehender Untersuchungen ist die Sachverständigenkommission zu dem Ergebnis gekommen, daß die „Vogelfluglinie“ nach ihrer Verwirklichung — also im ersten Betriebsjahre — mit 158 600 Autoeinheiten und 36 500 Waggons zu rechnen haben wird. Die Kommission geht jedoch von einer steil ansteigenden Verkehrskurve aus, die für die „Vogelfluglinie“ im Betriebsjahre 1959/60 300 000 Auto-Einheiten erreichen wird, während der Güterverkehr sich einer genaueren Schätzung entzieht. Diese Erwartungen in immerhin sehr naher Zukunft liegen also den Berechnungen des Projekts der „Vogelfluglinie“ zugrunde. Schon sie haben die Sachverständigen veranlaßt, das Projekt zu befürworten.

### *Eine „Prognose“*

Was über eine solche überschaubare Zukunft hinausreicht, wird immer „Prognose“ sein. Die Dänen sind darin recht bewandert. Wie erinnerlich, wurden im Betriebsjahr 1954/55 auf der Überfahrt über den Großen Belt 561 000 Autoeinheiten gezählt. Bis 1965 erwarten dänische Fachleute an dieser Stelle eine Steigerung auf 1 Million und bis 1980 auf 2 Millionen Autoeinheiten — ohne „Vogelfluglinie“. Es ist nicht einzusehen, wie diese Automengen selbst bei rasanter Steigerung der Fährkapazität gemeistert werden sollten. Was aber hier gilt, wird für alle Routen gelten. Und als Nichtsachverständiger möchte man daher in die Erwägungen der Beteiligten wieder einbrechen:

*Erstens:* Es dürfte, auch nach häufiger dänischer Auffassung, eine solche Steigerung des Nord-Süd-Verkehrs eintreten, daß nicht nur die „Vogelfluglinie“ notwendig wird, sondern zusätzlich noch eine wesentliche Erweiterung der Vorkriegskapazität der Fährverbindung Gedser—Warnemünde nach der Wiederherstellung der staatlichen deutschen Einheit. Politische Bedenken gegen die Verwirklichung der „Vogelfluglinie“ dürften daher unreal sein.

*Zweitens:* Voraussichtlich wird die Fährverbindung Trelleborg—Saßnitz immer ihre Berechtigung behalten. Die „Vogelfluglinie“ aber wird den Bau der Öresundbrücke ermöglichen und vorantreiben, so daß die Masse des ebenfalls steil ansteigenden Verkehrs aus dem skandinavischen Raum in das Bett Öresundbrücke—„Vogelfluglinie“ geleitet werden wird.

*Drittens:* Der Bau der Brücke über den Großen Belt ist derart theoretisch, daß er als Faktor für Jahrzehnte ausfällt. Die Intensivierung der Belt-Überfahrt wird nicht einen solchen Grad erreichen können, daß die Bewältigung des steil steigenden Verkehrs gesichert ist. Sonst wäre Dänemark an einer Entlastung durch die „Vogelfluglinie“ auch nicht so interessiert.

### *Cimbrische Befürchtungen*

Abschließend noch ein Wort über die Bedenken gegen die „Vogelfluglinie“, die man zuweilen im schleswig-holsteinischen und jütischen Verkehrsraum hören kann: Wird die Verwirklichung der „Vogelfluglinie“ nicht zu einer Stilllegung des internationalen Verkehrs auf der ganzen Halbinsel zwischen Hamburg und Skagen führen? Man wird diese Frage sicherlich ebenfalls in Verbindung mit der steil ansteigenden Verkehrskurve sehen müssen. Zweifellos wird ein nicht unbedeutender Teil des internationalen — reinen — Durchgangsverkehrs Richtung Kopenhagen und weiter abgezogen werden. Aber ein wesentlicher Anteil, der auch der ansteigenden Verkehrskurve folgt, bleibt: man denke an die günstigen Fährverbindungen von Frederikshavn nach Oslo, nach Larvik, nach Göteborg und an die Überfahrtslinien von Jütland nach den dänischen Inseln.

*Die Sicherung eines natürlichen Anteils am Verkehr wird nicht dadurch erzielt, daß man wünschen möchte, eine notwendige internationale Verkehrs-Fernverbindung verhindert zu sehen, sondern allein durch zweckentsprechenden Ausbau des eigenen Straßennetzes. Es kann sich niemals darum handeln, die „Vogelfluglinie“ auf Kosten eines Ausbaus der Straßen in Schleswig-Holstein und Jütland zu verwirklichen. Vielmehr muß man das eine tun und das andere nicht lassen, in der richtigen Erkenntnis, daß die Straßen und Verkehrslinien nicht einen Schritt hinter der Verkehrsentwicklung herhinken, sondern z w e i Schritte, wenn das reicht.*

---

*Die Welt ist kleiner geworden,  
die Heimat nur eine Tankstelle im Weltverkehr*

ALBERT MÄHL

## D O K U M E N T E

*Wir hatten in Heft 1/1955 verschiedene Herren von diesseits und jenseits der Grenze zur Frage der Kirche im Grenzlande zu Wort kommen lassen, aber waren damals nicht in der Lage, dazugehörnde Dokumente beizufügen.*

*Inzwischen hat die Schleswig-Holsteinische Landeskirche das Gesetz zur Regelung des Gebrauchs der dänischen Sprache bei Gottesdiensten und kirchlichen Handlungen im Landesteil Schleswig erlassen, das wir für so wichtig ansehen, daß wir es unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.*

*Gleichzeitig drucken wir auch die wichtigsten Bestimmungen ab, die für die kirchlichen Verhältnisse unserer deutschen Minderheit in Nordschleswig von Bedeutung sind. Es handelt sich dabei einmal um das Gesetz über die Freikirchen in Dänemark. — Freikirchen sind Personalgemeinden, die der dänischen Volkskirche — besser würden wir sagen Staatskirche — nicht angehören. Zu ihnen ist auch die deutsche Nordschleswigsche Gemeinde, die der Schleswig-Holsteinischen Landeskirche angeschlossen ist, zu rechnen. — Es handelt sich zum anderen um die Verordnung Nr. 78 vom 3. März 1948 über die Kirchensprache in den süd-jütischen Landesteilen, drittens um das für jeden einzelnen Kirchenbezirk der Nordschleswischen Gemeinde zu beschließende Regulativ, für das wir hier ein Beispiel bieten.*

*Es ist bemerkenswert, daß die offizielle Sprache in Dänemark sich immer noch vor dem Gebrauch des Wortes Nordschleswig scheut und dafür „sudjütische Landesteile“ sagt, und daß viele in Schleswig-Holstein noch immer die Bezeichnung Südschleswig meiden und dafür „Landesteil Schleswig“ setzen.*

*Wir meinen, daß durch die im Volk sich mehr und mehr zu beiden Seiten der Grenze durchsetzenden Begriffe Nord- und Südschleswig die Einheit des Landes zwischen Eider und Königsau, die 1920 zerrissen wurde, wieder betont wird und der wahre Grenzcharakter des ganzen Gebiets zum Ausdruck kommt.*

D. H.

## Das Gesetz zur Regelung des Gebrauchs der dänischen Sprache bei Gottesdiensten und Amtshandlungen



*Die Landessynode der Evangelisch-Lutherischen Landeskirche Schleswig-Holstein hat folgendes Kirchengesetz beschlossen:*

#### § 1

Der Gebrauch der dänischen Sprache bei Gottesdiensten und Amtshandlungen wird nach Maßgabe der nachstehenden Bestimmungen zugelassen.

#### § 2

1. Gottesdienste können in dänischer Sprache gehalten werden, wenn 15 Glieder ein- und derselben zur Landeskirche gehörenden Kirchengemeinde es beantragen. Die Antragsteller müssen mindestens 21 Jahre alt sein und seit mindestens einem halben Jahre ihren dauernden Aufenthalt im Bereich der Landeskirche haben. Der Antrag ist an den Kirchenvorstand zu richten. In dem Antrag ist anzugeben, ob ein einmaliger Gottesdienst oder regelmäßig wiederkehrende Gottesdienste vorgesehen sind.
2. Der Kirchenvorstand hat auf solchen Antrag hin die Benutzung kirchlicher Räume für eine Zeit zu genehmigen, zu der die Kirchengemeinde ihrer nicht bedarf. Die Genehmigung wird, wenn sie nicht nur für einen einzelnen Fall beantragt ist, befristet erteilt. Sie ist widerruflich, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.
3. Im Beschwerdefall entscheidet der Propst.

#### § 3

1. Amtshandlungen in dänischer Sprache sind erlaubt, wenn das die Amtshandlungen begehrende Gemeindeglied es bei dem zuständigen Pastor mündlich oder schriftlich beantragt. Der Antrag braucht nicht begründet zu werden.
2. Ist bei Amtshandlungen der Kreis der Teilnehmer in sprachlicher Hinsicht uneinheitlich zusammengesetzt, so können bei der Amtshandlung die deutsche und die dänische Sprache nebeneinander benutzt werden.
3. Für die Amtshandlungen sind in der für sie zuständigen Kirchengemeinde auf Antrag kirchliche Räume zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten regelt der Kirchenvorstand.

#### § 4

Der für die in den §§ 2 und 3 genannten Gottesdiensten und Amtshandlungen zuständige Pastor ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, Gottesdienste und Amtshandlungen in dänischer Sprache zu übernehmen.

#### § 5

1. Die in den §§ 2 und 3 erwähnten Antragsteller haben das Recht, einen anderen Pastor der Landeskirche in Anspruch zu nehmen.

2. Bei Gottesdiensten hat der in Anspruch genommene Pastor sich mit dem Pastor in Verbindung zu setzen, an den der nach § 2 zu stellende Antrag zu richten ist.

3. Bei der Taufe, dem Konfirmandenunterricht und der Konfirmation, bei Trauungen und Beerdigungen bedarf es, auch wenn es sich um eine wiederkehrende Inanspruchnahme handelt, der vorherigen Anmeldung der betreffenden Amtshandlung durch den in Anspruch genommenen Pastor bei dem zuständigen Pastor nach Maßgabe der kirchlichen Ordnung.

## § 6

1. Die in den §§ 2 und 3 erwähnten Antragsteller haben auch das Recht, für die dort genannten Gottesdienste und Amtshandlungen einen evangelisch-lutherischen Pastor in Anspruch zu nehmen, der nicht der Landeskirche angehört.

2. Wird ein Pastor in Anspruch genommen, der Pastor einer anderen deutschen evangelischen Landeskirche ist, so gelten die Bestimmungen § 5 Absatz 2 und 3.

3. Wird ein Pastor der dänischen Volkskirche im Einzelfall oder in regelmäßiger Wiederkehr in Anspruch genommen, so bedarf es dessen Anerkennung durch die Kirchenleitung. Die Anerkennung ist durch die dänische Volkskirche oder ein von ihr anerkanntes kirchliches Organ bei dem Bischof zu beantragen, in dessen Sprengel der Gottesdienst oder die Amtshandlung stattfinden soll. Der Bischof stellt in einem Gespräch mit dem Pastor fest, ob dieser gewillt ist, die landeskirchliche Ordnung einzuhalten. Er leitet den Antrag mit seiner Stellungnahme an die Kirchenleitung weiter. Diese entscheidet endgültig. Die Anerkennung erfolgt auf Widerruf.

## § 7

1. Soweit nach den Bestimmungen dieses Gesetzes kirchliche Räume für besondere Gottesdienste oder für Amtshandlungen zu überlassen sind, sind von den Antragstellern die in der Gemeinde üblichen Gebühren und Unkosten zu entrichten.

2. Für Amtshandlungen sind in gleicher Weise die nach der örtlichen Gebührenordnung von allen Gemeindemitgliedern zu zahlenden Gebühren zu erheben.

## § 8

Die Überlassung kirchlicher Räume für Gottesdienste und Amtshandlungen entfällt in der Regel dort, wo der dänisch-kirchlichen Arbeit bereits eine Kirche oder ein nur gottesdienstlichen Zwecken dienender Raum zur Verfügung steht. In Zweifelsfällen entscheidet der Propst.

## § 9

Die Kirchenleitung wird ermächtigt, Ausführungsbestimmungen zu diesem Kirchengesetz zu erlassen.

## § 10

Dieses Gesetz tritt mit seiner Verkündigung in Kraft.

*Kiel* den 25. Mai 1955.

# Das dänische Gesetz über die Zulassung der Freigemeinden zur Benutzung der Kirchen der Volkskirche

## § 12

Abs. 1 (inhaltlich). Wenn der Pastor einer Gemeinde den Antrag stellt, dem Pastor einer evangelisch-lutherischen Freigemeinde die Erlaubnis zu erteilen, in den Kirchen der Gemeinde Gottesdienste abzuhalten oder zu taufen oder das Abendmahl auszuteilen, kann der Bischof dafür die Erlaubnis erteilen. Diese Erlaubnis kann jederzeit widerrufen werden. Gegen die Entscheidung des Bischofs ist Beschwerde beim Kirchenminister zugelassen.

Abs. 2. Wenn solche Erlaubnis dem Pastor einer evangelisch-lutherischen Freigemeinde erteilt worden ist, hat er auch das Recht, Mitglieder der Volkskirche zu beerdigen.

## § 13

Solche Erlaubnis kann vom Bischof auch erteilt werden, wenn ein Antrag auf Benutzung der Gemeindegemeinde zu dem in Betracht kommenden Zweck von mindestens 5 Familienvätern, Witwen oder anderen Personen mit eigenem Hausstand in der Kirchengemeinde gestellt wird. Die Zulassung, die jederzeit zurückgenommen werden kann, muß mindestens 24 Stunden vorher dem Kirchendiener schriftlich mitgeteilt werden. Die Erlaubnis zur Benutzung der Kirche kann nicht verweigert werden, es sei denn, daß sie zu der in Frage kommenden Zeit anderweitig beansprucht wird.

## § 14

Wenn mindestens 20 Familienväter, Witwen oder andere Personen mit eigenem

Hausstand eine evangelisch-lutherische Freigemeinde mit einem eigenen Pastor gebildet haben und wenigstens 10 davon im gleichen Kirchspiel wohnen, können sie beim Bischof den Antrag stellen auf Überlassung der Gemeindekirche zu ständiger Benutzung durch die Freigemeinde und ihren Pastor, und sie haben einen Anspruch auf solche Benutzung, sofern und solange der Bischof findet, daß die Gemeinde und ihr Pastor die Bedingungen erfüllen, die für die Zulassung eines Pastors zur Abhaltung von Gottesdiensten usw. Voraussetzung sind.

Die Benutzung der Kirche durch die Freigemeinde darf selbstverständlich die Gemeinde der Volkskirche in der Benutzung der Kirche nicht behindern. Sollten in dieser Beziehung Unstimmigkeiten zwischen den beiden Parteien auftreten, kann die Sache vor das Kirchenministerium gebracht werden.

#### § 15

1. Über die Benutzung der Kirche durch die Freigemeinde wird vom Bischof ein Regulativ ausgearbeitet, das jederzeit abgeändert werden kann.

2. Die Höhe der von der Freigemeinde zu zahlenden Vergütung für die Benutzung der Kirche, für deren Beheizung, Beleuchtung und Reinigung usw. wird nach Anhörung der Gemeindevertretung und des Vorstandes der Freigemeinde von der Kirchenaufsicht festgesetzt. Gegen diese Festsetzung kann beim Kirchenminister Einspruch erhoben werden.

#### § 16

Der Pastor einer Freigemeinde kann auch einem nichtordinierten Prediger die Kanzel zur Verfügung stellen, doch muß er selber zugegen sein und die gottesdienstlichen Handlungen leiten.

## Aus der Anordnung vom 3. März 1948 über die Kirchensprache in den südjütischen Landesteilen

#### § 1

Die Kirchensprache in Nordschleswig ist das Dänische. Diese Anordnung gilt auch für Gottesdienste und kirchliche Handlungen, die in den Gemeindekirchen für solche Personen verrichtet werden, die nicht Mitglied der Volkskirche sind.

Folgende Ausnahmen sind nach den folgenden Bestimmungen zugelassen.

#### § 2

Auf Antrag einer Gemeinde oder einer Gruppe von Gemeindemitgliedern oder des betreffenden Pastors kann das Kirchenministerium nach Anhörung des in Frage kommenden Gemeindepastors und des Bischofs Dauererlaubnis geben zum Gebrauch der deutschen Sprache bei Gottesdiensten und kirchlichen Handlungen

...

Eine solche Erlaubnis kann jederzeit widerrufen werden.

### § 3

Darüber hinaus kann bei Gottesdiensten und kirchlichen Handlungen die deutsche Sprache benutzt werden, wenn in jedem einzelnen Fall die Erlaubnis des Bischofs dafür eingeholt wird. Die Entscheidung des Bischofs kann beim Ministerium angefochten werden.

### § 4

Die deutsche Sprache kann wie bisher bei Gottesdiensten und kirchlichen Handlungen der Pastoren benutzt werden, die zur besonderen Betreuung der deutschen Gemeinden in der Volkskirche eingesetzt sind.

Wird eine solche Stelle vakant, wird in jedem Einzelfall zu entscheiden sein, ob die Stelle eingezogen oder in eine andere umgewandelt werden soll.

### § 5

Die Benutzung der isländischen, der norwegischen und der schwedischen Sprache bei Gottesdiensten und kirchlichen Handlungen wird durch diese Bestimmungen nicht berührt.

## Regulativ für die Benutzung der Gemeindekirche durch die deutsche Freigemeinde

*Nach Verhandlungen mit dem Gemeinderat und den Vertretern der deutschen Freigemeinde wird für die Benutzung der Kirche in ... folgendes Regulativ festgesetzt:*

### § 1

Die Freigemeinde, über deren Lehre und Ritus zufriedenstellende Erkundigungen eingezogen wurden, darf die Kirche in dem in § 2 bestimmten Umfang zu Gottesdiensten unter üblichen kirchlichen Formen und zu kirchlichen Handlungen

in deutscher Sprache durch den von der Freigemeinde angesetzten Pastor benutzen. Dieser trägt die Verantwortung für alles, was während der Benutzung der Kirche durch die Freigemeinde geschieht. Er kann einen der anderen an den deutschen Freigemeinden in Nordschleswig angesetzten Pastoren zu seiner Vertretung einsetzen, wenn derselbe die Anerkennung des Bischofs dafür erhalten hat. Darüber hinaus kann der Bischof auf Antrag im Einzelfall ausländischen Rednern die Erlaubnis geben, das Wort zu nehmen. Es wird vorausgesetzt, daß ein Gottesdienst nicht über zwei Stunden ausgedehnt wird.

## § 2

Die Freigemeinde darf in der Kirche Gottesdienst abhalten

- a) am 2. Weihnachtstag und am 2. Ostertag 9.30 Uhr, am 2. Pfingsttag 8.00 Uhr,
- b) zur Frühjahrskonfirmation am Gründonnerstag 9.30 Uhr, zum Erntegottesdienst am 3. Sonntag im September um 9.30 Uhr,
- c) am 1. Adventssonntag um 14 Uhr.

Wenn für den Einzelfall eine Änderung der in diesem Regulativ angesetzten Gottesdienste gewünscht wird, ist eine Vereinbarung darüber mit dem Ortsgeistlichen zu treffen.

Im übrigen kann die Freigemeinde nach Rücksprache mit dem Ortsgeistlichen die Kirche auch zu Gottesdiensten benutzen, wenn ihre Benutzung durch die Gemeinde dadurch nicht beeinträchtigt wird.

## § 3

Weiter kann die Freigemeinde die Kirche für andere kirchliche Handlungen benutzen, sofern sie zu dem Zeitpunkt nicht anderweitig beansprucht wird. Der Kirchendiener ist mindestens 24 Stunden vor der beabsichtigten Benutzung der Kirche zu verständigen.

Bei Beerdigungen müssen die erforderlichen Bescheinigungen dem Gemeindepastor vorher zur Gegenzeichnung vorgelegt werden.

(Der Freigemeindepastor muß alle in der Freigemeinde vorgenommenen kirchlichen Handlungen dem Gemeindepastor mit allen erforderlichen Angaben zur Eintragung in die Kirchenbücher melden.)

## § 4

Die Gemeindekirche erledigt in demselben Umfang wie für die eigene Gemeinde die Heizung, Beleuchtung, die Reinigung und das Glockenläuten bei Gottesdiensten und kirchlichen Handlungen. Auch die Altargeräte der Kirche können von der Freigemeinde benutzt werden; sie werden in dem Falle am Aufbewahrungsort abgeholt und nach Gebrauch dort wieder abgegeben.

Die Gemeindekirche ist nicht verpflichtet, für den Organisten oder den Kirchensänger oder für Brot und Wein zu sorgen; aber der Organist, den die Freigemeinde bestellt, muß die Orgel kennen und muß vom Gemeinderat anerkannt werden.

Die Gebühr für die Benutzung der Kirche wird von der Stiftsbehörde festgesetzt. (Sie ist an den verschiedenen Orten verschieden, beträgt z. Z. für einmalige Benutzung 125 Kronen.)

#### § 5

Der Pastor der Freigemeinde trägt die Verantwortung dafür, daß die Kirche und ihr Inventar — besonders der Altar, die Altartafel, der Taufstein, die Orgel und die heiligen Geräte — schonend und mit Sorgfalt behandelt werden.

#### § 6

Die Freigemeindemitglieder, haben gegen Bezahlung nach den geltenden Bestimmungen Anrecht auf einen Begräbnisplatz auf dem Kirchhof ihres Wohnkirchspiels.

Im übrigen hat die Freigemeinde sich den zu allen Zeiten geltenden Gesetzen und anderen Bestimmungen über Kirchhöfe zu unterwerfen.

#### § 7

Das vorliegende Regulativ tritt sofort in Kraft und wird gültig sein, solange nicht nach den Verhandlungen mit dem Gemeinderat und dem Vorstand der Freigemeinde andere Bestimmungen getroffen werden.

Hadersleben, den ...

Das Bischofsamt gez. *Chr. Noack*

## Südschleswig in Zahlen und Text

*Sydslesvig i tal og text*

*Ein Handbuch von Johs. Hoffmeyer und Bent A. Koch*

Man mag bedauern, daß dies Handbüchlein, das auf 102 Oktavseiten in Kleindruck mit reicher Bebilderung eine Fülle wissenswerter Einzelheiten über unser Grenzland bietet, nicht schon vor einem halben Jahr erschienen ist, wir hätten uns dann die Besprechung des von C. K. Brönsted in Gemeinschaft mit Sydslesvig Udvalg herausgegebenen „Sydslesvig i Dag“ ersparen können. Was dort in Großformat in fünf Bänden herausgebracht wird, erscheint hier in wohlthuender Kürze für die Tasche und ohne den ressentimentalen und nationalistischen Beigeschmack, den man beim Lesen des anderen doch hin und wieder auf der Zunge spürt. Wir haben uns bemüht, ihn in der Besprechung ohne Knurren herunterzuschlucken.

Um so leichter wird es uns, das Büchlein von Hoffmeyer und Bent A. Koch unseren Lesern zu empfehlen. Es ist von einem Bemühen um Sachlichkeit getragen, wie es uns in der nationalpolitischen Literatur drüben seit langem nicht begegnet ist.

Als erstes finden wir eine kurze Geographie des Raumes, der zum besseren Verständnis sogar eine ganzseitige geologische Karte des Herzogtums und der nördlich und südlich angrenzenden Gebiete beigelegt ist. Die Hügellandschaften im Osten und die Marschen und Inseln im Westen sind kurz und treffend charakterisiert. Den Mittelrücken scheint man vergessen zu haben. Der Eider, der wir in diesem Winter einige Bildabende von Ragnhild Höpke widmeten, wird in ein paar Sätzen gedacht, ohne auf ihre historische Bedeutung hinzuweisen.

Es folgt eine kurzgefaßte Darstellung der Verwaltung, Verfassung, Gesetzgebung und des Rechtswesens in Schleswig-Holstein mit Hindeutungen auf die obersten Justizbehörden der Bundesrepublik, die ein nicht geringes Interesse für deutsche Dinge bei den Lesern zur Voraussetzung haben. Wir dürften umgekehrt bei uns wenige finden, denen wir gleiches über Dänemark zu lesen zumuten dürften.

Übersichtlich stellt das Buch dann die Größe und Bevölkerungszahl der südschleswigschen Städte dar und verweilt eingehender bei der historischen Entwicklung, der Wirtschaft und der Verwaltung Flensburgs. Wir erfahren, daß Flensburg und Aarhus im Jahre 1910 fast die gleiche Einwohnerzahl von rund 60 000 aufwiesen, daß Flensburg bis 1919 über diesen Stand kaum hinausgekommen war, während Aarhus es inzwischen auf über 80 000 brachte, und daß Flensburg mit dem Zuwachs durch die Flüchtlinge heute 95 000



Einwohner zählt, während Aarhus auf 160 000 emporgeklettert ist. Eine Deutung dieser verschiedenen Entwicklung wird nicht gegeben.

Etwas überrascht sind wir, zu lesen, daß die Marineschule in Mürwik „eine Schreck einjagende militärische Faust im Angesicht der milden Angeler Landschaft“ sein soll. Von einheimischen dänischen oder deutschen Flensburgern haben wir solches nie gehört. Die Torpedoversuchsanstalt in Höruphaff blieb den Alsingern wohl immer ein Fremdkörper in der Landschaft; auch die Anlagen von Meierwik erscheinen uns irgendwie unvermittelt und störend. Mürwik aber hat sich nicht nur uns Grenzlanddeutschen belebend dem Fördeufer eingefügt, sondern auch den Fremden, die von Süd und Nord den Weg zu uns fanden, und die Jungmannschaft der Marine mit ihren hellen Segelbooten ließen eher Gedanken an Sommer und Sonntag als an Krieg in uns aufkommen. Dabei wollen wir nicht vergessen, daß die Schule lange Jahre vor und nach dem letzten Kriege friedlichen Zwecken gedient hat. Es liegt gewiß nicht an uns, daß es nun anders werden soll. Aber wir hoffen, daß jener Eindruck, den das Buch uns vermitteln will, sich verliert, wenn demnächst die deutsche Marine Seite an Seite mit der dänischen die Ostsee zu verteidigen hat.

Von den Ortsnamen handeln zwanzig Zeilen. Jeder, der sich mit diesem Gebiet befaßt hat, weiß, daß die Ortsnamenkunde zu den am wenigsten aufgehellten Wissenschaften gehört und daß sich viele Unberufene in ihr zu tummeln versuchen. Jeder neue Amateur pflegt mit neuen Theorien und Behauptungen aufzutreten, und es ist schwer, sie zu widerlegen. Dänische Forscher haben sich eindringlicher mit den Ortsnamen befaßt als die deutschen und haben von eh und je die meisten Siedlungen im schleswigschen Raum als „urdänisch“ reklamiert. Darum darf man sich nicht wundern, daß das Handbüchlein diesen Standpunkt kurz bekräftigt: „Ein Zeugnis für die dänische Vorzeit Schleswigs sind die dänischen Ortsnamen, die in ganz Südschleswig, mit Ausnahme eines schmalen Gürtels im Süden und gewissen Teilen Frieslands, vorkommen.“ Der Satz kann den Eindruck erwecken, daß *nur* dänische Ortsnamen bei uns vorkommen.

Schon der verstorbene Professor Scheel hat seinerzeit auf die nur eingeschränkte Berechtigung dieses Standpunktes hingewiesen. Eingehender befassen sich mit der Frage Gutenbrunner, Jankuhn und Laur in ihren Untersuchungen über „die Völker und Stämme Südostschleswigs“, die von Dr. Ingwersens Arbeitsgemeinschaft für Landes- und Volkstumsforschung herausgegeben und auch von dänischen Wissenschaftlern als bemerkenswert anerkannt worden sind. Wenn dort festgestellt wird, daß Angeln in der jüngeren Steinzeit schon „sehr stark besiedelt gewesen ist“ und daß bereits im 2. Jahrhundert n. Chr. sich in der Marsch Wohnsitze fanden, darf man wohl sagen, daß die damit in Verbindung zu bringenden Namen in vor-nationale Zeiten zurückgehen. Von dänischen Namen kann erst nach dem 9. Jahrhundert die Rede sein. Daß es deren nicht wenig im

schleswigschen Raum gibt, wird von niemandem bestrittenen, ebensowenig, wie man Einwendungen erheben wird, daß Namen wie Reims, Dünkirchen, Brügge und Brüssel auf deutschen Ursprung hindeuten und daß selbst Kopenhagen deutschen Kaufleuten seinen Namen verdankt. Es gab eine Zeit, wo man mit solchen Erinnerungen nationale Hochgefühle zu erzeugen versuchte. Sie sind bei uns vergangen. Wir freuen uns, daß die Forschung die Dinge der Vergangenheit im Dienst der Wahrheit aufzuhellen sich bemüht und bekommen auch aus dem Buch von Hoffmeyer und Bent A. Koch nicht den Eindruck, daß grenzrevisionistische Absichten mit dem Satz unterbaut werden sollen. Vielleicht könnte man aber vorsichtiger sagen: „Viele Ortsnamen in Südschleswig deuten, wie viele auch in Holstein und südlich der Elbe, auf Einwanderungen aus dem Norden hin, besonders aus Dänemark.“

Auf deutsche Einströmungen in umgekehrter Richtung geht das Buch nicht ein. Kurz aber treffend sind die Bemerkungen über die Volkssprache, die hier auf der Brücke zu allen Zeiten starken Beeinflussungen sowohl vom Süden wie vom Norden her ausgesetzt war und in ihrem alten Bestand kaum noch vorzufinden ist. Auf acht Seiten wird Schleswig dann in Wort und Bild als Reiseland den Lesern empfohlen, etwas wenig für den Einheimischen, der seine Heimat liebt oder lieben lernen soll, ausreichend und wegweisend aber für Autofahrer aus dem Königreich. Dann hundert Zahlen und Ereignisse aus der Geschichte des Landes. Sie setzen nähere Kenntnis des Gegenstandes voraus. Es hätten weniger sein können oder mehr, oder andere. Die Bedeutung des Gewesenen spiegelt sich verschieden in dem Empfinden der Menschen und Nationen. Trotzdem wird die Zusammenstellung manchem willkommen sein.

Illustrativ und fast aufrüttelnd sind die Angaben über die Landwirtschaft in Südschleswig, die in engen Vergleich zur dänischen gebracht wird. Wir erfahren, daß die Betriebsgrößen der landwirtschaftlichen Besitze hüben und drüben fast gleich sind, daß aber die Bewirtschaftung dort intensiver ist als bei uns, worauf vor einigen Jahren Dr. Arnim vom Landwirtschaftlichen Institut in Kiel schon eindringlich aufmerksam gemacht hat. Der Arbeitseinsatz in der schleswig-holsteinischen Landwirtschaft liegt nach ihm je ha um 33 Prozent höher, der Arbeitsertrag um 46 Prozent niedriger als in Dänemark. Diese Zahlen finden ihre annähernde Bestätigung durch andere, die vor kurzem durch die Presse gingen, wonach jede in der Landwirtschaft beschäftigte Arbeitskraft in Dänemark 21,51 Nahrungsmittel produzieren soll, in Holland 13,5, in Deutschland 10,0 und in Frankreich 8,6 t. Weiter will man festgestellt haben, daß in Dänemark 13 bis 14 Arbeiter je ha bewirtschafteter Ackerfläche eingesetzt werden, in Deutschland 33. Diese Feststellungen werden im Handbuch nicht erwähnt. Sie würden aber eine Illustration bedeuten zu der dort gebrachten Behauptung, daß die dänische Landwirtschaft je ha einen Bruttoüberschuß in Höhe von 345 DM herausbringt,

während die schleswigsche nur auf 179 DM kam.

Wir wissen, daß Zahlen immer mit Vorsicht zu betrachten sind, aber sie geben Anlaß zum Denken, Nachprüfen und Handeln.

Trotz allem herrscht hier die Meinung vor, daß es zu allen Zeiten besser war, in Deutschland Bauer zu sein als in Dänemark, und daß es ratsamer ist, dänische Wirtschaftsweise in Deutschland zu versuchen, als in Dänemark dazu genötigt zu werden.

Anders ist das mit den Preisen und Löhnen. Wir finden im Handbuch kurzgefaßt den Schluß, daß der Reallohn des südschleswigschen Arbeiters sich zu dem des dänischen verhält wie  $1,68 : 4,22 = 1 : 2,5$ . 1,68 DM ist der durchschnittliche Stundenlohn des deutschen Industriearbeiters und 4,22 Kronen der des dänischen für das Jahr 1953. Die Kaufkraft der Krone in Dänemark entspricht also etwa der der DM in Deutschland.

Diese Feststellung des Handbuchs stimmt fast genau mit einer Berechnung des Internationalen Arbeitsamtes für 1951 überein. Das veröffentlichte damals in einer Tabelle folgende Zahlen:

Um 1 kg der folgenden Waren kaufen zu können, mußte man arbeiten:

in	Brot	Kartoffeln	Milch	Fleisch	Butter	Zucker	
Deutschland	21	8	18	150	260	58	Minuten
Dänemark	6	5	10	60	130	9	Minuten

Die Addition ergibt das Verhältnis  $515 : 218 = 2,4 : 1$ . Das ist alles roh und entspricht keineswegs den Ansprüchen einer genaueren Preis- und Lebensstandardforschung. Aber es interessiert, weil es die Angaben des Handbuchs unterbauen kann.

Nun gibt das Buch aber noch eine andere Zusammenstellung: Im Sommer 1955 kosteten

5,0 kg Kartoffeln	in Südschleswig	0,90 DM	in Dänemark	2,50 Kr.
0,5 kg Butter	in Südschleswig	3,67 DM	in Dänemark	2,50 Kr.
0,5 kg Zucker	in Südschleswig	0,68 DM	in Dänemark	0,50 Kr.
0,5 kg Weizenmehl	in Südschleswig	0,40 DM	in Dänemark	0,48 Kr.
0,5 kg Hafergrütze	in Südschleswig	0,98 DM	in Dänemark	0,81 Kr.
10 Eier	in Südschleswig	2,40 DM	in Dänemark	4,30 Kr.
1 Ltr. Flaschenmilch	in Südschleswig	0,44 DM	in Dänemark	0,76 Kr.
0,25 kg Margarine	in Südschleswig	0,50 DM	in Dänemark	0,71 Kr.
Zusammen	in Südschleswig	9,97 DM	in Dänemark	14,41 Kr.
				= 8,65 DM

Das bedeutet, daß die Lebensmittelpreise südlich und nördlich der Grenze sich inzwischen weithin angeglichen haben, und daß das Verhältnis des Lebensstandards der Arbeiterschaft hier und dort nicht mehr durch Mark gleich Krone, sondern annähernd durch Mark gleich Mark zum Ausdruck kommt. Da nun der Stundenlohn eines gelernten Industriearbeiters in Schleswig-Holstein z. Z. etwa zwei DM beträgt, der des dänischen etwa 4,35 Kr. = 2,51 DM, stellt sich das Verhältnis augenblicklich auf etwa 1 : 1,35.

Dabei soll man nicht vergessen, daß bei der allgemeinen Hebung des Lebensstandards, an dem auch die werktätige Bevölkerung ihren Anteil hat, die Bedürfnisse sich mehr und mehr auf Dinge verlagern, die nicht unmittelbar zur Erhaltung, sondern zur freundlichen Ausgestaltung des Lebens dienen. Es wäre nun interessant, etwa die Preise für Haushaltsgegenstände, Wäsche, Matratzen, Möbel, Fahrräder, Motorräder, Tretroller, Spielwaren, Wein, Bier, Branntwein, Rundfunkapparate und Bücher einander gegenüberzustellen. Wir wissen, daß man sich freuen würde, wenn man diese Dinge heute von Deutschland aus zollfrei über die Grenze bringen dürfte, ebenso wie wir von drüben gerne mehr Butter, Zucker und Neskafee mitnehmen möchten, als wir dürfen.

Ohne es im einzelnen nachweisen zu können, gewinnt man die Überzeugung, daß die Lebensverhältnisse in beiden Ländern sich allmählich aufeinander abstimmen und auf daß der gemeinsame Markt sich langsam vorbereitet. Es ist erfreulich, daß das Handbuch, ohne es zu wollen, die Aufmerksamkeit auf diese Tatsache hinlenkt.

Trotzdem ist die deutsche Arbeiterschaft an der Grenze noch weithin der Überzeugung, daß die Lohnverhältnisse drüben besser sind als bei uns, und die Gewerkschaften sehen ihren Auftrag darin, das Niveau so zu heben, daß es in nichts dem von drüben nachsteht. Das gilt insbesondere für die Kranken-, Alters- und Invaliditätsversorgung, wo die Waage sich im Laufe der letzten Jahrzehnte zu Dänemarks Gunsten nicht unwesentlich gesenkt hat.

Auf dies Kapitel geht das Handbuch überraschenderweise nicht ein.

Ausführlich aber verharrt es bei der Flüchtlingsfrage, und man erfährt da manches, was sogar den Einheimischen neu sein dürfte. Daß man freilich die Flüchtlinge hin- und herdirigiert haben soll, um hier oder dort eine dänische Mehrheit in einer Gemeinde zu verhindern oder zu brechen, erscheint weder glaubhaft noch nachweisbar, wogegen wir manches Beispiel dafür haben, daß Einheimische aus Verärgerung über die Flüchtlinge sich der dänischen Bewegung anschlossen, auch dafür, daß Flüchtlinge selbst dort Aufnahme fanden. Im übrigen dürfte das Kapitel „Flüchtlinge“ ebenso wie das von der „Echtheit“ oder „Unechtheit“ der neuen Dänen allmählich ausdiskutiert sein. Den Gestrigen wohl zuliebe aber sind die Vokabeln weder hier noch dort bis jetzt gestrichen worden.

Etwas bedrückend wirkt auf uns Deutsche die diesem Abschnitt beigefügte Karte über die Herkunft der Vertriebenen. Da wird das Gebiet östlich der Oder-Neiße bereits Polen zugerechnet. Wir meinen, daß es bisher nur unter polnischer bzw. russischer Verwaltung steht und daß über die endgültige staatliche Zugehörigkeit erst eine kommende Friedenskonferenz entscheiden soll. Ob eine solche je stattfinden und wie ihr Spruch ausfallen wird, steht dahin. Wir wären aber dankbar, wenn unsere Freunde in Dänemark der tatsächlichen Lage Rechnung tragen würden.

Über die dänische Südschleswigpolitik findet man, was in Wort und Schrift schon oft gesagt und geschrieben wurde. Man erfährt aber, was wir geahnt haben, daß die wirkliche Höhe der dänischen Staatszuschüsse für die Südschleswigarbeit sich nicht in den Mitteln erschöpft, die im Staatshaushalt erscheinen. Es gibt anscheinend auch in Dänemark Reptilienfonds, die man je nach Bedarf aus ihrem Versteck hervorholen und einsetzen kann.

Willkommen sind auch die Tabellen über die Mitgliederbewegung des SSV und über das Ergebnis der Wahlen zwischen 1947 und 1955. Am 5.5.1945 zählte der SSV 2728 Mitglieder, am 1.1.1948 mit den dänisch gesinnten Friesen, die 1945 nicht einbegriffen waren, 74 683. Am 1.1.1949 waren es 74 510 und am 1.1.1955: 42 638.

Die Wahl zum Schleswig-Holsteinischen Landtag ergab 1947: 99 066 Stimmen, bei den Kommunalwahlen 1955: 42 085.

In einer Namenszusammenstellung „Wer ist wer in Südschleswig?“ erscheinen 82 Kurzbiographien, darunter 24 von deutscher Seite. Mancher wird sich wundern, daß er dabei ist, mancher auch, daß er oder der oder jener fehlt. Der eine ärgert sich, der andere freut sich. Wie bei der Ordensverteilung.

Die Angaben über die dänischen Organisationen und über das Kirchen- und Schulwesen enthalten im wesentlichen das, was wir in der Besprechung von „Sydslesvig i Dag“ in der letzten Nummer unserer Grenzfriedenshefte brachten. Es ist aber nicht uninteressant, zu erfahren, daß von 1947 an die Zahl der dänischen Taufen in Südschleswig von 707 auf 307 zurückging, während die der Konfirmationen von 382 auf 1595 stieg. Ein Kommentar zu diesen Zahlen wird nicht gegeben, und Schlüsse daraus zu ziehen wäre übereilt.

Willkommen sind auch die beigefügten Auszüge aus „wichtigsten Dokumenten.“ Da finden wir aus dem Text der dänischen Thronrede vom 5. Mai 1945: „daß die dänische Regierung der Meinung ist, die Grenze liege fest, daß aber die Stellung der dänischen Minderheit südlich der Grenze und die der deutschen in Dänemark einer Überprüfung zu unterwerfen sei.“

Da finden wir einiges aus der englischen Note vom 9.9.1946, in der die britische Regierung der dänischen nicht nur eine Grenzregulierung gegen Deutschland anheimstellte, sondern auch zum Ausdruck brachte, daß die dänischen

Einmischungen in südschleswigsche Verhältnisse „unter allen Umständen“ aufhören müßten.

Auch die Kieler, die Bonner und die Kopenhagener Erklärung werden in Auszügen gebracht, ebenso die hauptsächlichsten Bestimmungen des schleswig-holsteinischen Kirchengesetzes vom 13.5.1955 über den Gebrauch der dänischen Sprache bei Gottesdiensten und kirchlichen Amtshandlungen. Dazwischen wird auf eine Eingabe des SSW vom 30.4.1952 aufmerksam gemacht, in der man sich beim Bundespräsidenten über Nichtbeachtung der Kieler Erklärung in mehr als 100 Fällen beklagt. Die einzelnen Fälle werden nicht angegeben.

Endlich gibt das Buch noch eine Übersicht über die zur Südschleswigfrage erschienene Literatur. Unter 72 Büchern werden zwei deutsche genannt: die Schleswig-Holsteinische Geschichte von Otto Brandt und die Vorgeschichte der schleswig-holsteinischen Erhebung von Johannes Brock. Beide würden für ihr Gebiet auch von uns an erster Stelle genannt werden; aber bei aller Anerkennung des dänischen Übergewichts in der Schleswigliteratur bekommt man durch die Zusammenstellung kein richtiges Bild von der Lage. Wir empfehlen da lieber das Verzeichnis, das Dr. Johannsen 1952 im Anschluß an die Flensburger Büchereiausstellung herausgab: „Schleswig – Heimat und Grenzland“, wo ein ausgewogener Versuch gemacht ist, beiden Seiten gerecht zu werden.

Aufs Ganze gesehen haben wir hier aber eine um Objektivität sich bemühende illustrative Sammlung wissenswerter Grenzlandtatsachen, die auch in deutscher Sprache viele Leser finden würde. Wir stehen nicht an, sie den Lesern unserer Grenzfriedenshefte zu empfehlen.

*D. H.*

## MITTEILUNGEN

Unserm 1. Vorsitzenden, Herrn Landesdirektor i. R. Nydahl, wurde am 27. Januar, seinem 73. Geburtstag, das Große Verdienstkreuz verliehen. Ministerpräsident von Hassel, in Begleitung der Ministerialdirektoren Dr. Dr. Kracht und Dr. Kock und des Regierungsdirektors Dr. Gaede, überreichte es ihm persönlich in seiner Wohnung. In der Verleihungsansprache hob der Ministerpräsident die Verdienste des Jubilars um die Schule, um den Wiederaufbau des Staats nach 1945 und um die Befriedung des Grenzlandes lobend hervor. – Wir übermitteln unserm Vorsitzenden auch auf diesem Wege unsere herzlichsten Glückwünsche.

\*

Die nach den Satzungen vorgesehene alljährliche Mitgliederversammlung wird diesmal am 16. Juni in Husum stattfinden. Den Mitgliedern wird die Tagesordnung rechtzeitig zugestellt werden. Wir machen aber heute schon darauf aufmerksam,

daß Anträge zur Tagesordnung drei Wochen vorher an die Geschäftsstelle einzureichen sind.

\*

Wir weisen noch einmal darauf hin, daß die Grenzfriedenshefte mit dieser Nummer zum ersten Male durch die Post zugestellt werden. Die Post wird auch die Mitgliedsbeiträge in Höhe von 1,- und 2,- DM einziehen, die höheren Beiträge aber nicht. Wir bitten darum die Mitglieder, die mehr als 2,- DM Beitrag im Jahre zahlen, die anliegende Zahlkarte zu benutzen und uns baldmöglichst den Betrag zu überweisen.

\*

Dem Abschnitt über die dänischen Organisationen in Südschleswig hätten wir noch folgendes hinzuzufügen:

Sydslesvigsk Forening (SSF), den wir als SSV kennen, gibt ein monatliches Mitteilungsblatt heraus, das nun im 10. Jahrgang erscheint. Der Verlag hat uns bereitwilligst die letzte Nummer zur Verfügung gestellt, der wir folgendes entnehmen:

Der Abbau des dänischen Gesundheitswesens in Südschleswig hat eine Umorganisation dieses Arbeitszweigs zur Folge gehabt, nach der ein Gesundheitsamt, ein Schularzt, ein Schulzahnarzt, eine Kinderpflege- und eine Tuberkulosestation auch in Zukunft in Flensburg bleiben werden. Das System der Bezirksfürsorge wird umfassend ausgebaut, so daß, über ganz Südschleswig verteilt, siebzehn Fürsorgerinnen zur Verfügung stehen. Daneben gibt es noch eine Säuglingspflegerin in Husum und eine in Kappeln, weiter vier Gesundheits- und zwei Schulgesundheitspflegerinnen in Flensburg und eine Schulgesundheitspflegerin in Schleswig.

Das Mitteilungsblatt bringt dann noch in deutscher Sprache vom Konsulenten Hagenau einen bemerkenswerten Artikel über „Schulausbildung und Beruf aus der Sicht südschleswigscher Wirtschaftskreise“. Es handelt sich dabei wesentlich um die Anpassung der dänischen Schulen an die deutschen Lehrpläne und damit um die Einfügung der Schulentlassenen in die deutsche Gedankenwelt. Wieweit die Bereitschaft in dieser Richtung schon vorhanden ist, geht im übrigen aus einem Bericht in „Flensburg Avis“ hervor, nach dem die Christian-Paulsen-Schule in Flensburg vor kurzem „Hanneles Himmelfahrt“ von Gerhart Hauptmann vor einem Elternkreis aufgeführt hat. Weiter gibt das Mitteilungsblatt eine Übersicht über mehr als hundertzwanzig dänische Veranstaltungen, die für den Monat Februar angesetzt sind, und endlich lesen wir, daß Zuwendungen an politische Parteien der Steuerpflicht nicht unterliegen, sofern diese Parteien im Bundestag oder in einem Länderparlament vertreten sind. Der SSW als Partei der dänischen Minderheit wird ausdrücklich den begünstigten Parteien zugerechnet, obwohl er zur Zeit weder im Bundestag noch im Landtag vertreten ist.